# EDUCACIÓN VIAL

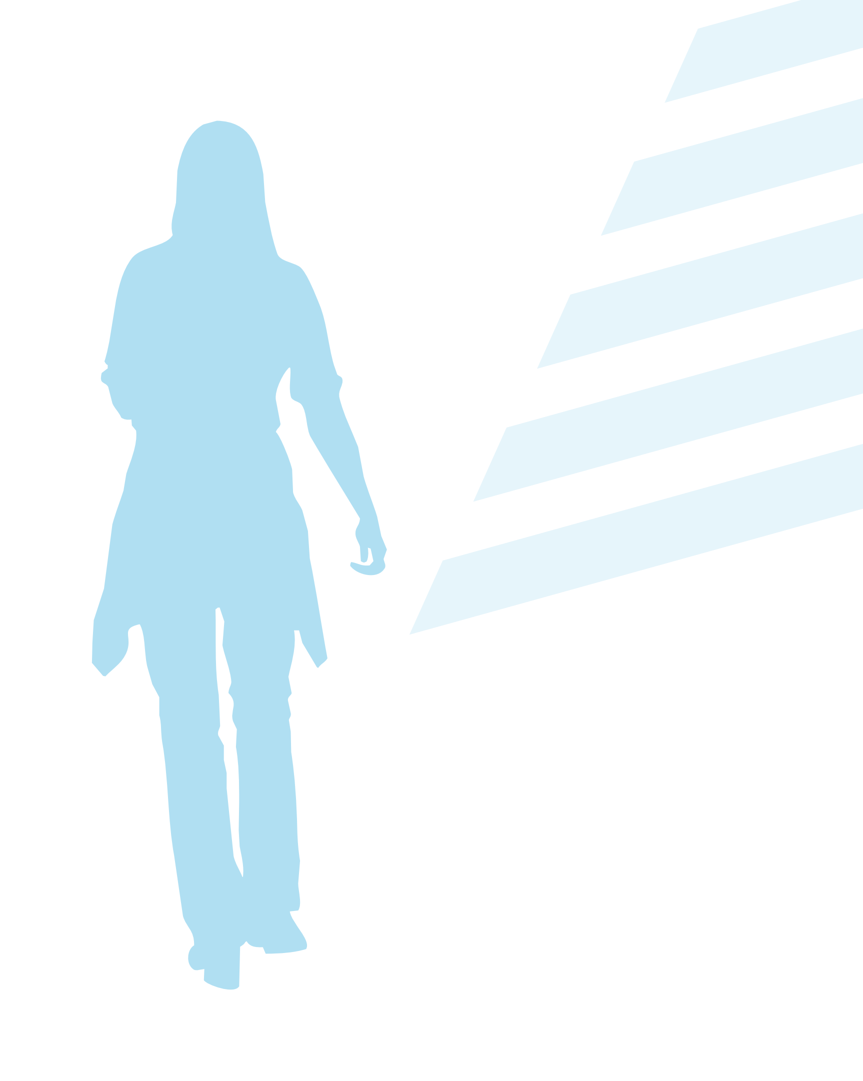
## para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)

PAS



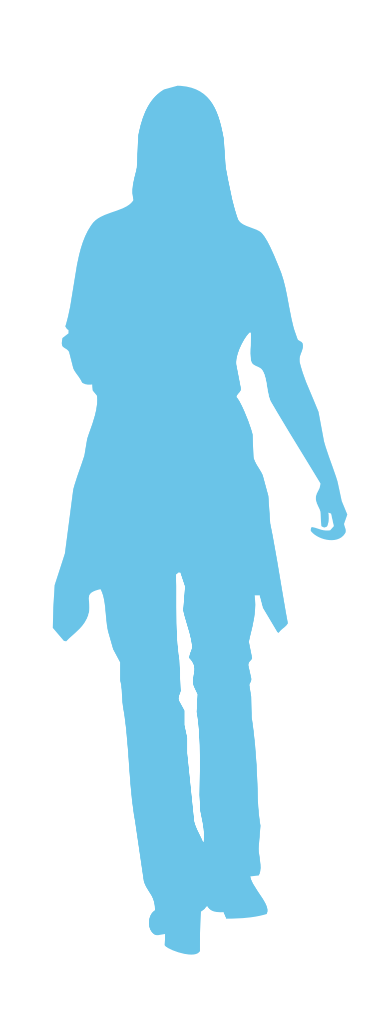




# EDUCACIÓN VIAL

## para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)



## CRÉDITOS:

*Dirección del Proyecto y textos:* ***Violeta Manso Pérez.***

*Unidad de Intervención Educativa DGT*
*Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.*

*Diseño Gráfico, Edición y Maquetación: Observalia S.L.*



*NIPO: 128-14-015-4*

*Depósito Legal: M-27878-2014*

# Índice general

# Prólogo

*“La seguridad vial es una responsabilidad compartida que requiere la implicación de todos los agentes sociales desde sus diferentes ámbitos competenciales”.*

Uno de los referentes principales para la implementación de esta responsabilidad compartida es la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en la cual el 23 de mayo de 2017 el Ministerio del Interior ha incluido nuevas propuestas materializadas en 19 áreas temáticas, 39 objetivos y 154 acciones. Dentro de los objetivos y temas claves hace referencia especial (entre otras) a los niños, adolescentes, peatones, ciclistas y motoristas como destinatarios de la educación vial y a lo largo de toda la vida. Una de las medidas de acción de la Dirección General de Tráfico para el desarrollo de la educación vial ha sido la de crear subcomisiones de educación vial en el seno de las comisiones provinciales de seguridad vial.

Dentro de esta Estrategia, objetivos y líneas de acción, la Dirección General de Tráfico presenta esta publicación que, realizada por la Unidad de Intervención Educativa, tiene como destinatarios directos, por una parte a los docentes como verdaderos transmisores y potenciadores de conocimientos, actitudes, valores y normas viales y, por otro lado, a los alumnos de la educación secundaria, receptores de la adquisición de una educación vial que contribuya a su formación integral, desde el desarrollo de actitudes, valores, normas y comportamientos viales adecuados, para aprender a percibir y cuidarse de los peligros como peatones, viajeros, ciclistas y ciclomotoristas y de esta forma preventiva, apostar por la convivencia, la defensa de su salud y de la vida.

También esta publicación da respuesta al desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en su pilar 4: *Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.*

Desde estas consideraciones, la DGT insiste en que la educación vial debe ser una tarea social de responsabilidad compartida por todos los ciudadanos y a lo largo de la vida. La familia y la escuela, en el sentido más amplio, deben asumir la responsabilidad de educar vialmente a los hijos y a los alumnos, no solamente con la adquisición de los conocimientos, sino también con las actitudes, valores y emociones que generen comportamientos adecuados y seguros. La obra que se presenta desde la Unidad de Intervención Educativa de la DGT, es un recurso educativo de gran valor didáctico y pedagógico, enfocado a facilitar, de forma atractiva y programada, la práctica educativa vial, incidiendo sobre los principales factores de riesgo para los adolescentes y jóvenes de la educación secundaria.

Así pues, como Director General de Tráfico, espero que este Proyecto sea un elemento facilitador y que tenga una buena acogida y desarrollo en la Comunidad Educativa, por parte de los centros, de los profesores, de los alumnos y de los padres.

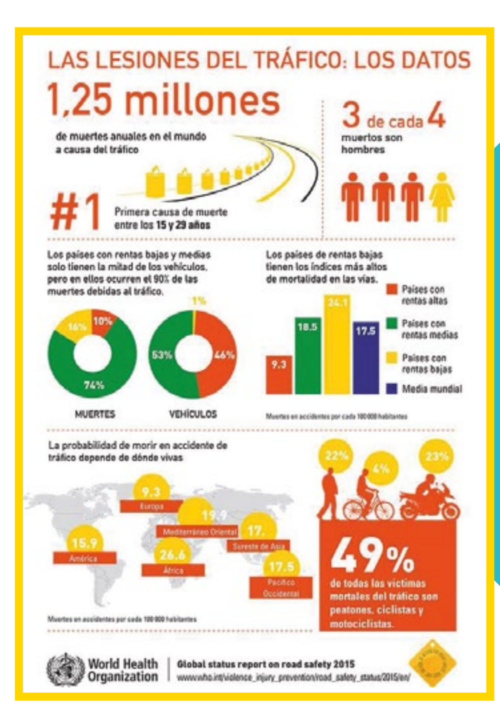
***Gregorio Serrano López***
*Director General de Tráfico*



# Introducción

El fenómeno circulatorio, reporta a la sociedad múltiples ventajas, pero también, demasiados inconvenientes. El mal uso de los medios de transporte y las conductas poco apropiadas de algunos usuarios demuestran carencias de respeto a las normas, señales y el entorno, problemas de convivencia, falta de empatía, défit de tolerancia, de solidaridad, de responsabilidad… pero, sobre todo, el cúmulo de carencias humanas es la causa final de los siniestros y con ellos todos los aspectos negativos o secuelas que afectan a la salud y a la vida, como bien reflejan las estadísticas mundiales, internacionales y de cada uno de los países: *demasiados siniestros, demasiados muertos y heridos, demasiadas secuelas de todo tipo, demasiados costos… pero, lo más grave de todo es que el causante de todo ello es "el factor humano", los usuarios en calidad de peatones, viajeros o conductores, y que los siniestros se pueden evitar actuando sobre la adecuada formación y educación de la ciudadanía. Esta es la mejor receta preventiva: potenciar la Educación Vial de todos y a lo largo de la vida.*

Como bien es sabido, las cifras de morbilidad y mortalidad vial son un serio problema de salud y una lacra para cualquier sociedad, máxime cuando todas las investigaciones demuestran que todos estos siniestros se podían haber evitado, porque en el origen de los mismos se encuentra siempre el mal hacer y actuar de los usuarios. Hay investigaciones y expertos que inciden sobre la influencia sobre la accidentalidad del factor humano en más del 95% de los casos.




Uno de los aspectos más relevantes de la siniestralidad vial es que, por desgracias, afecta de forma significativa a los más vulnerables, a los peatones, ciclistas y ciclomotoristas.

En este sentido, la circulación vial, como hecho social, nos implica a todos y, en consecuencia, la solución pasa por asumir una responsabilidad compartida y el compromiso personal que propicie la movilidad segura que todos deseamos. De ahí la importancia de mejorar la información, formación y Educación Vial de todos los usuarios de la vía, y a lo largo de toda la vida.

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, la DGT resalta los colectivos más vulnerables y las acciones más importantes a implementar, con el fin de contribuir a reducir la siniestralidad en un 50%, sobre la que reflejan las estadísticas actuales.




La Organización Mundial de la Salud nos pone en alerta de las nefastas consecuencias de la siniestralidad vial y del incremento negativo en un futuro. La Organización de Naciones Unidas nos invita a conocer y participar en la declaración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, para que todo el mundo se una en la lucha de reducir el número de víctimas. Y, también en nuestro país, con los dos referentes anteriores, se ha elaborado el Plan Estratégico de Seguridad Vial (2011-2020).

Podemos ampliar toda la información, objetivos, datos, estrategias a desarrollar, consultando los Planes Estratégicos de las siguientes organizaciones:

**DE LA OMS:** http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GS-RRS2015_SPA.pdf?ua=1

**DEL DECENIO:** http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

**DEL PLAN ESTRATÉGICO DE ESPAÑA:** http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf

Otra de las razones que justifican la implementación de la Educación Vial se fundamente en los datos estadísticos de la siniestralidad. Desde las diferentes estrategias para la mejora de la Seguridad Vial, se insiste en aunar esfuerzos para conseguir unos objetivos que contribuyan a reducir al máximo la siniestralidad, como podemos ver en la tabla siguiente y que también nos han servido de referentes para la realización de este proyecto.

| OBJETIVOS Y TEMAS CLAVE | ACCIONES |
|---|---|
| **NIÑOS** | |
| • Mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil. | 2 |
| • Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros. | 5 |
| **JÓVENES Y NOVELES** | |
| • Mejorar la capacitación y las actitudes en los conductores noveles. | 3 |
| • Reducir actitudes de riesgo en adolescentes y jóvenes. | 3 |
| **MAYORES** | |
| • Incrementar la detección de problemas en conductores mayores desde el ámbito de la vigilancia policial. | 2 |
| • Mejorar la adaptación del mayor a las circunstancias psicofísicas asociadas a la edad con el fin de conseguir una movilidad más segura. | 5 |
| • Proporcionar espacios seguros de movilidad. | 2 |
| **PEATONES** | |
| • Promover la adquisición de hábitos de desplazamiento de manera activa y de espacios seguros de movilidad. | 3 |
| **CICLISTAS** | |
| • Impulsar y promover la movilidad en bicicleta, conforme el Plan Estratégico de la Bicicleta. | 6 |
| • Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y el resto de usuarios respecto de los ciclistas. | 4 |
| **MOTORISTAS** | |
| • Incrementar la seguridad para los motoristas. | 3 |
| • Mejorar la capacitación y actitudes de los motoristas modulando su exposición. | 3 |

En el desarrollo de la Programación de cada una de las Unidades Didácticas, tendremos más datos puntuales sobre la accidentalidad de los adolescentes y jóvenes, como un argumento más para justificar y animarnos a trabajar en la prevención, desde la implementación de la Educación Vial.

Es así, que desde esta responsabilidad compartida, las familias, los centros educativos, los docentes y, en general toda la ciudadanía, estamos llamados a valorar y propiciar la Educación Vial como eje esencial para la formación integral de los alumnos y para el cuidado de su salud y de la propia vida.

La información, formación y Educación Vial han de considerarse como los elementos básicos para la consolidación de los conocimientos de normas y señales, el desarrollo de las actitudes, adquisición de valores viales y de competencias, que generen hábitos de comportamientos seguros en todos los usuarios de las vías y, que actuando con un enfoque sistémico, se consolide la base y garantía para la movilidad segura como defensa de la salud y la vida.

El objetivo pretendido con esta tarea educativa, es lograr, de forma inicial y permanente, el equilibrio entre los aprendizajes cognitivos y emocionales de cada persona, de ahí que, tanto los padres como los docentes, aúnen esfuerzos para generar ellos mismos y en los alumnos: conocimientos, competencias, actitudes y valores viales que propicien comportamientos adecuados para una movilidad segura y una convivencia tolerante, pacífica y saludable entre todos los usuarios de las vías en calidad de peatones, conductores o viajeros.

La adolescencia, considerada como edad clave en la configuración de la personalidad, también es un momento importante para consolidar esas actitudes, valores, hábitos y comportamientos viales adecuados. En

este sentido va la propuesta de intervención educativa que ofrecemos a los docentes, tanto de la Educación Formal, como de la No Formal o Informal, para que, de forma fácil y eficaz, puedan trabajar la Educación Vial en el currículo, de forma transversal, interdisciplinar, complementaria o extraescolar.

# 1. Objetivos generales de este Proyecto

El Proyecto presentado tiene varios objetivos en cuanto a los profesores, padres y alumnos:

**a)** Facilitar la tarea docente para la implementación de la Educación Vial en el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria, ofreciendo La Guía Didáctica del docente, las Unidades Didácticas para los alumnos y la recopilación de Recursos Didácticos que puedan ser utilizados en esta o en otras intervenciones como elementos facilitadores.

**b)** Propiciar el aprendizaje, la motivación y el desarrollo de competencias, actitudes y valores viales en los alumnos, esenciales para la adquisición de comportamientos viales adecuados y seguros.

**c)** Ofrecer a la Comunidad Educativa (Docentes, padres y alumnos) una alternativa didáctica y pedagógica para afrontar adecuadamente la Educación Vial en la ESO como garantía de la formación integral de los alumnos, la convivencia cívica y la Movilidad Segura.

**d)** Animar a todos los Centros Educativos a incluir la Educación Vial en el marco de su Proyecto Educativo y así, implicarse todos, de forma coherente, en el tratamiento adecuado de la Educación Vial en el Currículo de la ESO.

**e)** Facilitar las intervenciones de Educación Vial, que suelen estar llevadas por otros Agentes Educadores no pertenecientes al ámbito de la educación formal, como pueden ser: Policías Locales, Animadores Socioculturales, Profesores de Formación Vial, monitores de Parques Infantiles de Tráfico, miembros de Asociaciones de Víctimas de Accidentes …

# 2. Contenidos generales del Proyecto

La inclusión de contenidos específicos de Educación y Seguridad Vial en la formación integral de los alumnos, facilitará instrumentos para adquirir, aceptar, interiorizar y practicar normas de convivencia, ejercer derechos y deberes, asumir responsabilidades y deberes cívicos y, en definitiva, para saber participar activa y plenamente en la vida cívica, dentro de lo que hemos denominado como responsabilidad compartida.

Los contenidos de este Proyecto, se sustenta en tres ejes fundamentales, que a la vez están interactuando: La Guía del docente, Las unidades Didácticas para los alumnos y los Recursos Didácticos.
Los tres ejes, tienen en común, que están pensados y realizados para poder facilitar la tarea de profesores y alumnos.



1 Guía Didáctica del Docente.

2 Unidades Didácticas para los Alumnos.

3 Recursos Didácticos y Tecnológicos.

La Guía Didáctica del Docente aporta, información, programaciones de la Unidades Didácticas de los alumnos, orientaciones didácticas, recursos, metodologías, recursos, evaluaciones y de forma constante interactividad con las Unidades Didácticas de los alumnos.

En el desarrollo de las Unidades Didácticas diseñadas para los alumnos, han sido tenidos en cuenta los referentes de los contenidos, objetivos, competencias, actitudes, valores y comportamientos que se desea que adquieran los alumnos en el ámbito de lo vial. Se hace mención a alguno de ellos, acordes a la normativa actual relacionada con el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria.
Los contenidos seleccionados y repartidos en ocho unidades didácticas, están fundamentados en los ocho factores de mayor riesgo vial en los adolescentes.
Los contenidos están diseñados para que puedan ser interactivos y así facilitar la molidad que se desee en cada momento.

## 3. Objetivos para la Educación Vial en la Educación Secundaria Obligatoria

Estos objetivos hacen referencia a lo establecido en la Ley Orgánica para la Mejora de la Calidad Educativa (LOMCE, 2013) y son los que se mencionan a continuación:

- Asumir responsablemente los deberes, conocer y ejercer los derechos en el respeto a los demás, practicar la tolerancia, la cooperación y la solidaridad entre personas y grupos. Ejercitarse en el diálogo.
- Rechazar la violencia y resolver pacíficamente los conflictos.
- Valorar críticamente hábitos sociales relacionados con la salud y el consumo.
- Asumir el principio de correlación entre deberes y derechos y reconocer las virtudes cívicas y viales.
- Promover el conocimiento y la valoración de las principales normas de circulación.
- Valorar la Seguridad Vial.
- Conocer la situación de los alumnos en relación a los conceptos, procedimientos, competencias básicas, actitudes y valores relacionados con la Educación Vial.
- Motivar, sensibilizar y propiciar la adquisición de los conocimientos y competencias básicas, actitudes y valores viales, como prevención para la Seguridad Vial.
- Conocer y poner en práctica los derechos y deberes como usuarios de las vías, en calidad de peatones, viajeros o conductores (sobre todo del vehículo más utilizado en estas edades, la bicicleta).
- Desarrollar la iniciativa personal asumiendo responsabilidad y practicar formas de convivencia y participación basadas en el respeto...
- Conocer las causas que provocan la violación de los derechos... valorar acciones encaminadas a la consecución de la seguridad...

Se pretende, pues, que desde la Educación Vial se puedan promover cambios positivos, a nivel de modificación de conductas, creación o refuerzo de actitudes viales positivas, adecuación de los comportamientos sociales e individuales y, por último, fomento de los conocimientos que mejoren la adquisición de actitudes de respeto y estilos de conducta vial adecuada.
En este sentido, incorporando la Educación Vial en la Educación Secundaria Obligatoria, se pretende trabajar actitudes y valores entre los que se encuentran el respeto, la tolerancia, la solidaridad, la responsabilidad, empatía, el diálogo y la prudencia, que inciden en las actuaciones, sentimientos y emociones de los usuarios de las vías públicas y modos de transporte, y que serán la base para lograr la Movilidad Segura.

# 4. Competencias a desarrollar desde la Educación Vial

La suma y consecución de los objetivos planteados ayudarán a adquirir y consolidar las competencias básicas de los alumnos de Secundaria, como usuarios responsables y seguros. Si bien es cierto que con el desarrollo de estas Unidades Didácticas se intenta favorecer el desarrollo de todas las competencias, a continuación se destacan solamente las competencias que en mayor medida son más favorecidas con las intervenciones en Educación Vial.

**a) Competencia de Relación e Interacción con el Medio Físico** ayudará a desarrollar al alumno habilidades para interactuar con el mundo del tráfico vial. Posibilitará la comprensión de los sucesos viales en calidad de peatón, viajero o conductor de bicicleta o ciclomotor y posibilitará la predicción de las consecuencias y la actividad vial dirigidas a la mejora. También ayudará a saber desenvolverse con autonomía e iniciativa personal en las diferentes situaciones como peatón, viajero o conductor de bicicleta o ciclomotor, así como a desarrollar habilidades para interactuar con el espacio, moverse en él con seguridad y resolver problemas adecuadamente. Ayudará también a desarrollar el espíritu crítico en la observación de la realidad del tráfico y en el análisis de los mensajes informativos y publicitarios, así como en el desarrollo de hábitos de consumo responsable en el transporte público y privado. Del mismo modo esta Competencia ayudará al alumno a que adopte disposiciones de vida física y mental saludables (Movilidad segura y ecológica) y demostrar actitudes de responsabilidad y respeto hacia las normas y señales, hacia los demás usuarios de la vía y hacia uno mismo. De igual modo, ayudará a identificar preguntas o problemas relacionados con el tráfico y a obtener conclusiones basadas en pruebas, con el fin de comprender, prevenir y tomar decisiones para la mejora. Finalmente, el alumno desarrollará estrategias para la protección de la salud individual y colectiva en la circulación vial e incluso podrá formarse en las estrategias básicas de intervención en caso de accidente.

**b) Competencia Social y Ciudadana** servirá para que el alumno comprenda la realidad social y vial en la que vive, coopera y convive. También para elegir cómo comportarse en determinadas situaciones del tráfico y responsabilizarse de las elecciones y soluciones tomadas. De igual modo, para utilizar el juicio moral para elegir y tomar decisiones y ejercer activa y responsablemente los derechos y deberes en calidad de peatón viajero o conductor. También a recurrir al análisis multicausal y sistémico para enjuiciar hechos, situaciones y problemas viales y así poder reflexionar sobre ellos de forma global y crítica, realizar razonamientos críticos y lógicamente válidos, sobre situaciones reales y dialogar para mejorar colectivamente la comprensión de la realidad vial. También ayudará a ser consciente de los valores viales, evaluarlos y reconstruirlos afectiva y racionalmente y a comportarse en coherencia a esos valores. Finalmente ayudará a mantener una actitud constructiva, solidaria y responsable ante el cumplimiento de los derechos y deberes viales.

**c) Competencia de Autonomía e iniciativa personal** ayudará a los Alumnos a la adquisición de la conciencia y aplicación de un conjunto de valores y actitudes personales interrelacionados, como la responsabilidad la autocrítica el control emocional, la capacidad de elegir, de calcular riesgos viales, de afrontar problemas, de aprender de los errores y de asumir riesgos.
Sin duda, que uno de los objetivos fundamentales de la persona es adquirir la capacidad de ser autónomo, independiente a la hora de tomar decisiones y que éstas estén debidamente argumentadas. De esta toma de decisiones dependerá en gran medida su seguridad como peatón, viajero o conductor.

**d) La competencia digital,** quedará debidamente desarrollada mediante el uso frecuente y variado de las tecnologías que un adolescente o joven puede disponer: la búsqueda de información sobre datos, noticias, artículos, libros… relacionados con lo vial, la utilización de cámaras para fotos o vídeos que necesitará para realizar alguna de las actividades propuestas, el tratamiento y la presentación de estas actividades, así como la conexión posible con el uso de las redes sociales. Qué duda cabe que a estas edades los alumnos viven rodeados y mediatizados por el uso de los dispositivos tecnológicos, pero que en determinadas ocasiones y, con el mal uso de ellos, se pueden convertir en un serio peligro para su seguridad. Las nuevas tendencias en Mobile learning, realidad aumentada, QR Code, geolocalizadores… pueden ser elementos facilitadores para caminantes, viajeros o conductores, siempre y cuando se utilicen en las debidas condiciones y momentos.

# 5. Metodología didáctica y pedagógica

En el diseño y desarrollo de cada una de las Unidades Didácticas para los alumnos, tanto a nivel individual como colectivo, se mantiene un enfoque sistémico e interactivo en cada programación: los objetivos, las competencias y los contenidos a desarrollar. Se ha de tener en consideración prioritaria el desarrollo de las competencias, de las actitudes, valores y comportamientos viales de los alumnos.
Se colocarán a los alumnos como un elemento activo y participativo en la dinámica de los grupos colaborativos, de ahí que se hayan propuestos muchas actividades de grupo, con diferentes perspectivas. También, se facilitará la búsqueda de información mediante, pequeños trabajos de investigación, debates, búsqueda de información, concursos, trabajos plásticos, mesas redondas… y posible participación de las redes sociales. Tampoco se ha descuidado favorecer el desarrollo del espíritu crítico, la reflexión y la toma de decisiones que puedan favorecer la implicación, la percepción de los riesgos y la interiorización de las normas y señales como parte activa de la movilidad segura personal y de la colectividad.

Como ya se ha mencionado, las Unidades Didácticas están programadas de forma secuencial y gradual conforme a las edades de los alumnos de Secundaria, de tal manera que las primeras hacen referencia a los dos primeros cursos y las dos últimas a los alumnos de tercero y cuarto. Esto no impide que con carácter, preventivo e informativo, todas las Unidades propuestas puedan ser tratadas y adaptadas por el docente a cada uno de los cursos que conforman esta Etapa Educativa.

La realización de las actividades trabajadas en cada una de las Unidades Didácticas, tiene como punto de partida y de motivación un acercamiento a los datos sobre accidentalidad en el tema tratado, para posteriormente y de forma gradual, animar a los alumnos a la realización de las actividades, pudiendo ser en su totalidad o las que el docente determine. Después del desarrollo de las actividades, al final de cada Unidad Didáctica se ofrece una prueba de evaluación final o sumativa. El alumno podrá contestarla sobre la pantalla o bien por el método tradicional para lo cual habrá de imprimirla previamente. Al final de la prueba de evaluación de cada Unidad Didáctica, los docentes cuentan también con un corrector de respuestas relacionadas con ciertas actividades y para la evaluación correspondiente. Los alumnos también disponen de estos correctores, pues el sentido de la evaluación no es de control, que tiene un carácter de consulta y contraste con las respuestas emitidas, con el fin de que favorezca en el alumno la capacidad de reflexionar y de autoevaluarse.

Los formatos en los que se presentan las Unidades Didácticas ofrece varias posibilidades para su uso: formato HTML, formato PDF que permita el uso en aquellos lugares donde no haya conexión a Internet y, posteriormente, la publicación en papel.

Así pues, la estrategia metodológica para el docente, podría ser: a partir de tener en cuenta la programación didáctica, primero exposición y presentación de la Unidad Didáctica a tratar, en segundo lugar, desarrollo de las actividades y finalmente realizar la evaluación de la misma.

El Docente dispone de la Guía Didáctica para ampliar información, desarrollar el programa y evaluar. Podrá interactuar en todo momento con todas y cada una de las Unidades Didácticas de los alumnos y utilizar a adecuadamente todos los recursos didácticos que se facilitan: enlaces a las web, vídeos, PDF, Guías del peatón, del ciclista, del ciclomotorista, de Primeros Auxilios, de cómo actuar en caso de accidentes, de discapacitados…

También tendrá acceso al Bloque General de Recursos Didácticos, donde se aportan los recursos utilizados en esta publicación, así como otros más y que puedan servir para realizar otro tipo de actividades, fotocopiar para usar los carteles, poner vídeos en las circunstancias elegidas o para ser usados en cualquier momento que se precise.

Como no podía ser menos en la sociedad del momento, a los alumnos se les remite con frecuencia al uso de las TICs, dándole instrucciones en cada uno de los casos. El docente, como es natural, deberá preparar las actividades con anterioridad para evitar sorpresas innecesarias.

Así pues, al final del Proyecto, se presentan todos los recursos que han sido utilizados en esta publicación, estructurados en cuatro apartados temáticos:

**1. Guías Didácticas:** Las Guías están en formato PDF y facilitan la comprensión y consulta de la normativa referente a peatones, ciclistas, ciclomotoristas, alcohol y otras drogas y primeros auxilios.

**2. Vídeos Didácticos:** Se presenta una recopilación de todos los Vídeos que han sido utilizados en las diferentes unidades de esta guía.

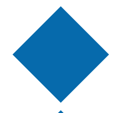
**3. Webgrafías de consulta o de ampliación:** En este apartado aparecerán todos los enlaces que han sido utilizados para consulta o ampliación de las respectivas Unidades Didácticas, bien sea de páginas temáticas, documentos o cualquier otro tipo de recurso.

**4. Bibliografía de referencia:** Se ofrece una sinopsis de las publicaciones en papel que tiene mayor incidencia y actualización en el tratamiento de la Educación Vial y que han servido de base referencial para el diseño y ejecución de esta publicación.

# 6. Los contenidos específicos de las Unidades Didácticas

Para el desarrollo adecuado de la Educación Vial en la Educación Secundaria Obligatoria (ESO) se han tenido en cuenta todos los objetivos generales que se contemplan con el fin de que los adolescentes y jóvenes tengan unos comportamientos seguros como peatones, viajeros y conductores de bicicleta o ciclomotor, que potencien la atención, conozcan la incidencia del alcohol y otras drogas y la manera adecuada de actuar en caso de accidente.

*Las ocho Unidades Didácticas programadas conforman un todo interactivo para conseguir esa Educación Vial que se pretende y han quedado establecidas en el siguiente sumario:*



**Presentación de las Unidades Didácticas**



**01. El peatón: sus derechos y deberes**



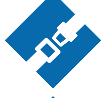
**02. El ciclista: responsable y seguro**



**03. El ciclomotorista: responsable y seguro**



**04. El ciclomotorista: elección y uso del casco**



**05. El cinturón de seguridad salva vidas. ¡Abróchate a la vida!**



**06. Las distracciones favorecen el riesgo del accidente. ¡Siempre atentos!**



**07. Los peligros del alcohol y otras drogas para una movilidad segura**




**08. Saber actuar en caso de accidente ¡salva vidas!**

Todas las Unidades Didácticas van precedidas de una programación didáctica que pueda facilitar la tarea del docente y que justifique el sentido y desarrollo de cada una de ellas. En cada programación se contemplan: los objetivos, las competencias, los contenidos, la metodología, las actitudes y valores a desarrollar, los recursos, los criterios de evaluación y la prueba de evaluación.
A lo largo del desarrollo de cada Unidad Didáctica, también se van añadiendo orientaciones, sugerencias, recursos, ampliación de información… con el fin de que el docente pueda tener posibilidades de usarlas o de adaptarlas al grupo correspondiente. Finalmente, comentar que este es un recurso al servicio de los docentes y que en todo momento podrá modificar, seleccionar, saltar, mejorar, crear… todas las actividades presentadas. Se trata de un recurso activo y participativo.

## 7. Criterios de Evaluación en relación con la Educación Vial

Los referentes que el docente ha de tener en cuenta a la hora de implementar y evaluar las actividades de cada una de las Unidades Didácticas, deben responder a los siguientes criterios generales y medir el nivel de adquisición por parte de cada uno de los alumnos:

- Conocimiento de las normas y señales relacionadas con la Unidad Didáctica a tratar.
- Conocimiento de las estadísticas básicas de accidentes, conforme al factor de riesgo.
- Razonamiento y motivación hacia determinadas conductas viales.
- Saber dialogar, trabajar en grupo y buscar soluciones en situaciones conflictivas.
- Identificar los derechos y deberes cívicos, sociales, manifestando actitudes a favor del cumplimiento de los mismos.
- Reconocimiento y adquisición de los valores viales para garantizar la Seguridad Vial.
- Conocimiento de los derechos y deberes como peatones, viajeros y conductores de bicicleta o ciclomotor.
- Adquisición de la percepción del riesgo como peatón, viajero o conductor.
- Aprecio y valoración del uso del casco como ciclista o ciclomotorista.
- Conocimiento de los riesgos al usar elementos distractores como peatón o conductor.
- Conocimiento de las desventajas y riesgos del uso del alcohol y otras drogas para la Seguridad Vial.
- Conocimiento y práctica de saber actuar en caso de accidente y las actuaciones básicas en primeros auxilios.

Es nuestro deseo haber logrado un recurso apropiado que facilite la tarea del docente y su implicación en una apuesta preventiva de la Educación Vial como bases para la Movilidad Segura. Así pues, animamos a formar parte activa de esa responsabilidad compartida.

***Violeta Manso Pérez***
*Jefa Unidad de Intervención Educativa – DGT*

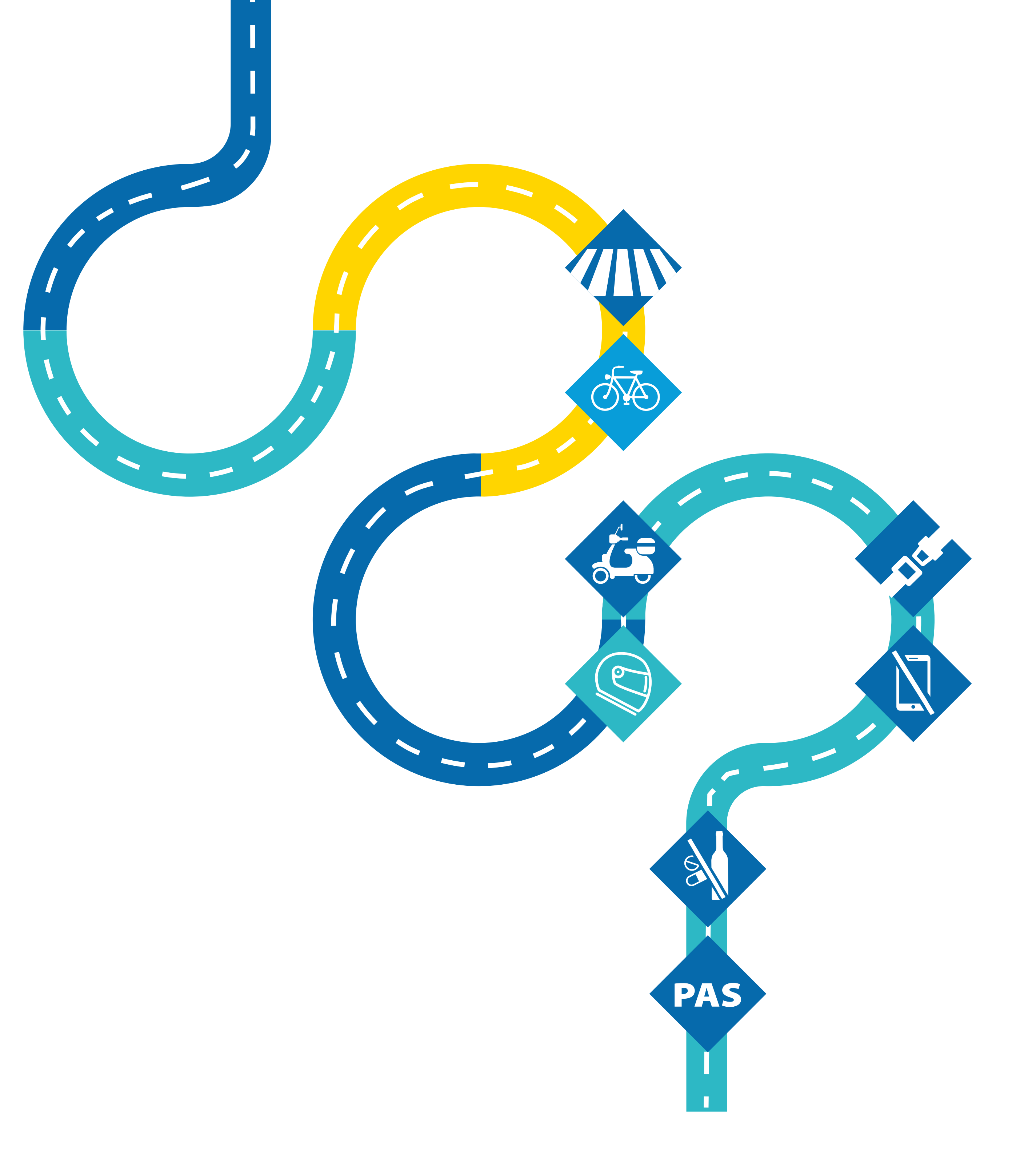



# EDUCACIÓN VIAL

## para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)

## GUÍA DIDÁCTICA DEL DOCENTE






# EDUCACIÓN VIAL

## para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)

## PROGRAMACIONES DE LAS UNIDADES DIDÁCTICAS PARA LOS DOCENTES



# ¡Bienvenidos!

Esta palabra de bienvenida, fue la palabra mágica con la que recibimos y animamos a los alumnos a la realización de las actividades didácticas con el objetivo de conseguir una movilidad segura como usuarios de las vías en calidad de peatones, viajeros y conductores de bicicletas, patines, ciclomotores, incrementando sus niveles de Educación Vial.

También la estamos utilizando para daros la bienvenida a vosotros, como docentes y educadores, con el fin de que os animéis a colaborar en esta medida preventiva de siniestros, que tiene como base fundamental la Educación Vial de todos y, especialmente de los chicos y chicas adolescentes y jóvenes.

El diseño y elaboración de las 8 UNIDADES DIDÁCTICAS que componen esta publicación, tienen como destinatarios a todos los chicos y chicas de edad, más o menos comprendida entre los 12 y 18 años, es decir, alumnos de la Educación Secundaria y como objetivo para los docentes, concienciarles de que la Educación Vial es importantísima para la defensa de la salud y de la vida y para la convivencia cívica en el uso de las vías y de los vehículos. Para facilitar vuestra tarea, veréis que hemos programado las Unidades Didácticas par los alumnos y esta Guía Didáctica para los docentes, con el fin de que os pueda servir de orientación y ayuda para facilitar el desarrollo de las actividades,

Como se ha comprobado en el índice de esta Unidad Didáctica, se abordarán dos bloques generales en función a los destinatarios. Este esquema se seguirá en todas las Unidades Didácticas restantes:

- **Para los profesores:** la Programación Didáctica y, en paralelo interactivo, toda la programación dedicada a los alumnos con el fin de que el profesor interaccione perfectamente con ella.

- **Para los alumnos:** Unidad Didáctica está diseñada con diferentes actividades con información, ejercicios, trabajos en grupo, consulta, recursos de apoyo, investigación y la evaluación.

En esta Unidad Didáctica se presentarán las principales estadísticas de los siniestros viales relacionadas con los adolescentes y jóvenes. ¿Por qué para ellos? El motivo principal para pensar en el tramo de esta edad, proviene de la dura realidad que se refleja en las estadísticas de siniestralidad del tráfico vial al resaltar que: **Los siniestros de tráfico ocasionan muchísimos heridos y demasiadas muertes en la adolescencia, sobre todo, en los jóvenes de vuestra edad (15-29 años).**

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), se considera que esta es la primera causa de muerte para este tramo de edad. Pero lo más duro y lamentable de estos accidentes es, que todos se podían haber evitado, porque detrás de cada uno de ellos está la implicación de las personas, lo que se viene denominando el factor humano.

La Dirección General de Tráfico, para tratar de ayudar a solucionar este problema y de reducir al máximo posible los siniestros y sus secuelas, nos pide la colaboración, responsabilidad e implicación de todos. ¡Esta es una tarea de responsabilidad compartida! Así pues, os animamos a que participes activamente para motivar, animar, orientar y ayudar a los alumnos al desarrollo de estas actividades, sobre todo para que les sirvan para tomar más conciencia de los posibles riesgos que se derivan de las actitudes y comportamientos inadecuados como peatones, viajeros o conductores de algún vehículo. Para ayudarles en su formación integral a ser personas educadas y formadas vialmente, para ayudarles a conseguir una movilidad segura reduciendo al máximo la siniestralidad vial y todas sus consecuencias negativas.
Una buena manera de defender la salud y la vida.

¡Buena ruta!

# Presentación de las Unidades Didácticas




El docente podrá contar ahora con una presentación detallada de cada una de las ocho actividades que se han diseñado para los alumnos.

Entre las bondades que ofrece la presentación de las Programaciones Didácticas para el docente, pueden ser:

- Facilitar la Programación de cada una de ellas en todos sus elementos, desde los objetivos a la evaluación, incluida la prueba y el corrector de respuesta.
- Añadir alguna información más amplia que la que se le ha dado a los alumnos, con el fin de que, a criterio del docente, pueda ampliarla si fuera de interés.
- Se darán pautas, orientaciones y sugerencias para poder afrontar todas o partes de las actividades programadas, en función al tiempo disponible.
- Se le facilitará el acceso interactivo desde la Guía del Docente a las Unidades Didácticas del alumno.
- Tener acceso directo a páginas webs, PDFs, Vídeos.

Esta dinámica será muy apropiada para facilitar el acceso a cualquier apartado y a la consulta de cualquier tipo de información o conocimiento del uso o utilidad de cada recurso.

Se presenta el índice de las Unidades Didácticas para establecer le hipervínculo con cada una de ellas y así poder agilizar el acceso con mayor agilidad:




## 01. El peatón: sus derechos y deberes

## 02. El ciclista: responsable y seguro







## 03. El ciclomotorista: responsable y seguro

## 04. El ciclomotorista: elección y uso del casco







## 05. El cinturón de seguridad salva vidas. ¡Abróchate a la vida!

## 06. Las distracciones favorecen el riesgo del accidente. ¡Siempre atentos!







## 07. Los peligros del alcohol y otras drogas para una movilidad segura

## 08. Saber actuar en caso de accidente ¡salva vidas!




De igual modo, como ya se ha comentado, el Proyecto está en formato Web y formato PDF, desde los dos medios podremos manipularlos fácilmente y cuando estimemos. También, podremos visionarlos, tanto si disponemos o no de conexión a internet.

Está previsto que la DGT facilite también este Proyecto en formato de papel que estará disponible en las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Para el acceso a este y otros recursos, se procederá poniéndose en contacto con el Coordinador/a de Educación de cada una de la Jefaturas Provinciales de Tráfico.

A partir de ahora, el docente podrá acceder a las Programaciones detalladas de cada una de las Unidades Didácticas que han sido diseñadas para los alumnos. Podrá ver todo lo que se le aporta como docente y comparar con todo lo que le corresponde a los alumnos.
La mecánica es sencilla y las ventajas pueden ser interesantes.
Deseamos a los docentes una buena ruta de apoyo a la Educación Vial de sus alumnos, desde esa responsabilidad compartida en la formación integral y la seguridad vial de todos.





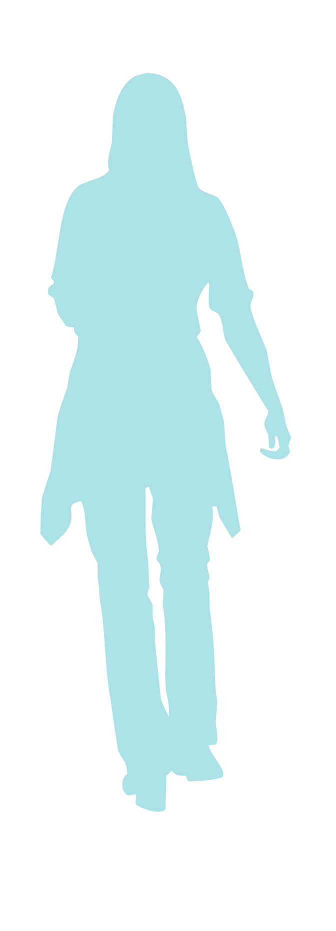
# Índice Guía Didáctica del Docente




# EL PEATÓN:
## sus derechos y deberes



# Índice





# Presentación de la Unidad Didáctica

Esta Unidad Didáctica se inicia presentando a los docentes y a los alumnos la necesidad de adquirir una buena Educación Vial, como base esencial para evitar siniestros y moverse de forma cívica y segura como peatón. Mencionamos la definición del término “peatón” para tener referencias comunes de su identidad. Después, pasaremos a ofrecerles una visión general y selectiva los datos estadísticos que nos ofrece la DGT sobre la accidentalidad de los peatones. Se pretende que los alumnos tomen conciencia de los riesgos, porque en la realidad se olvidan con frecuencia y asumen como cosa normal, este goteo de accidentes que se derivan en una cantidad importante de muertos y heridos. Todos pensamos que los siniestros y las cosas malas les ocurren a los demás.

También, trabajaremos, de forma preventiva, para que los alumnos sean capaces de percibir esta realidad del tráfico y los riesgos que corre cada uno de ellos; aunque ellos, por su edad, tengan la completa seguridad de que eso solamente le ocurre a otros, pero no a ellos que están en plena juventud y fuerza vital. Los datos estadísticos, deben servir para presentar la dura realizad y las secuelas de los errores humanos, sobre todo, resaltar los datos que afectan al tramo de edad de los 12 a los 18 años.

De igual modo, interesa ofrecer a los alumnos una información más amplia para que puedan conocer todas las normas de seguridad del peatón.

Con facilidad se podrá acceder al PDF de la DGT, referente a la **Guía del Peatón.** También se pone a disposición del docente y de los alumnos unos datos muy interesantes que ofrece la DGT en una de sus campañas para la seguridad del peatón en ciudad y en carretera. Los alumnos tendrá una ampliación de la información sobre la seguridad del peatón, si consultan el PDF que se adjunta con el título: **Vulnerabilidad de los peatones.**

A lo largo de toda la Unidad iremos interaccionando la mínima teoría con la mayor práctica posible. Tratamos de que los alumnos conozcan las normas, las señales, los buenos comportamientos… pero, sobre todo, nuestro objetivo pretenderá en que sean capaces de llevar los aspectos teóricos a la práctica. Comprobaremos que esto es así trabajando los valores, actitudes y comportamientos adecuados en diferentes situaciones de tráfico, donde podrán experimentar y poner en práctica el ejercicio de sus derechos y deberes peatonales, para desarrollar comportamientos seguros.

**Con el fin de unificar criterios de conceptos, se incluye la definición que corresponde al término “peatón”, es la siguiente:**

*Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad determinada de usuarios. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.*

Con el fin de facilitar al docente el desarrollo de las actividades, esta Unidad Didáctica se ha establecido a partir de una estructura básica que se fundamenta en:

**a.** La programación didáctica.
**b.** El desarrollo y orientación de todas las actividades con aportación de diferentes recursos.
**c.** La evaluación de la Unidad, a partir de los criterios de evaluación.
**d.** El corrector para el docente, que aporta las respuestas a cada una de las preguntas que han completado los alumnos.

Confiamos en que el desarrollo de la acción educativa se vea favorecido por la motivación y participación interactiva entre los docentes y los alumnos.



# Programación Didáctica de la Unidad

A continuación, facilitamos la programación, que ha sido tenida en cuenta, tanto para poder diseñar la Unidad Didáctica, como para que pueda servir al docente para desarrollarla y evaluarla.

## OBJETIVOS GENERALES

**a.** Recordar y potenciar el conocimiento de los datos estadísticos, las normas y señales básicas del peatón.
**b.** Insistir en los derechos y deberes del peatón en la ciudad y en las carreteras.
**c.** Valorar el uso de los reflectantes por la noche.
**d.** Percibir los riesgos que se derivan de las malas actitudes y comportamientos.
**e.** Potenciar las actitudes, valores y comportamientos viales como peatón.
**f.** Investigar y realizar trabajos colaborativos que faciliten la adquisición de conceptos, competencias, actitudes y valores.
**g.** Conocer y valorar las dificultades de los peatones con discapacidad y las barreras arquitectónicas.

## LOS CONTENIDOS

- Conocimiento de las normas, señales, riesgos, derechos y deberes del peatón.
- Conocimiento y uso apropiado de los reflectantes.
- La percepción de los riesgos en ciudad y en carretera.
- Contenidos actitudinales: adquisición de actitudes, valores y comportamientos viales.
- Realización de investigaciones y trabajos colaborativos.
- Acercamiento y comprensión hacia las personas con discapacidad.

## LAS COMPETENCIAS BÁSICAS

Desde las posibilidades favorecedoras que ofrece la Educación Vial, en esta Unidad Didáctica trataremos de potenciar las siguientes competencias:

- **Lingüística:** adquisición del vocabulario básico sobre este tema. Desarrollar estrategias y técnicas para el debate. Elaboración de informes a partir de los datos recogidos.
- **Matemática:** refuerzo del aprendizaje de diseño y proceso de recogida, tratamiento, valoración y conclusiones sobre las aplicaciones de las estadísticas básicas en el tratamiento y representación de los datos.
- **Tecnológica:** búsqueda de información en la red, sacar fotos, tomar vídeos y realizar ediciones de los mismos sobre este tema.
- **Social y ciudadana:** conocimiento de la práctica real del tráfico como peatones y la interacción con los demás usuarios y el entorno.
- **Autonomía personal:** capacidad de saber circular en ciudad y en carretera con libertad y con todas las medidas de seguridad.

## LA METODOLOGÍA

Para el desarrollo de esta Unidad Didáctica nos basaremos en la realización de las once actividades propuestas y las que pueda aportar cada docente para mejor consecución del logro de los objetivos, contenidos, competencias, actitudes y valores.
Lo haremos, considerando a los alumnos como elementos activos y participativos de su proceso de aprendizaje, motivándoles en todo momento con actividades, recursos y entornos motivadores y atractivos, como pueden ser la cantidad de vídeos que se ofertan. Recurriremos al trabajo colaborativo (individual, pequeño grupo) y a pequeños trabajos de investigación que propicien la reflexión, colaboración y socialización.

El desarrollo de la Unidad podrá ser realizado a criterio del docente en cuanto a su contenido, secuenciación y temporalización, conforme a los intereses y adaptación al grupo de alumnos.

En determinadas actividades se ofrece la posibilidad de realizar una prueba de autoevaluación. Al final de la Unidad, se adjunta el corrector de cada una de las actividades y la Prueba de evaluación con el corrector de las respuestas de la misma.

## ACTITUDES Y VALORES PARA EL LOGRO DE COMPORTAMIENTOS SEGUROS

A lo largo de las actividades trataremos de ir potenciando el desarrollo de actitudes y valores en paralelo a las normas, señales, agentes de tráfico, las casas, el mobiliario urbano, respeto a los demás y a l medio ambiente y, sobre todo, inculcando los valores de respeto, tolerancia, solidaridad, responsabilidad, prudencia, paciencia y la aceptación y comprensión de las personas con discapacidad de cualquier tipo.

Es una tarea importante en la formación integral de los alumnos que se les oriente y ayude a conocer e interiorizar las normas, las señales, las actitudes y valores con aportaciones del desarrollo de sentimientos y emociones positivas y no solamente por temor a las sanciones que se puedan derivar ante los malos comportamientos.

En todo momento, trataremos de generar conocimiento de realidades peatonales, percepción de los posibles peligros que existen cuando circulamos en la ciudad, en la carretera (tanto de día como de noche) y la necesidad de usar reflectantes para hacernos ver. Es muy importante conseguir que los alumnos aprendan a percibir los riesgos que se derivan de los malos comportamientos y actitudes.

## LAS ACTIVIDADES DIDÁCTICAS

Las actividades que se han diseñado, tienen como meta ayudar y motivar a los alumnos en el proceso de enseñanza y aprendizaje, para tratar de conseguir los objetivos propuestos y ayudar a consolidar las competencias básicas. Estas actividades son orientativas, lo que implica que el docente será quien decida cuáles se desarrollarán, en qué orden y, además, tendrá la libertad absoluta para añadir otras que puedan aportar refuerzo o sustitución de alguna de ellas.

## LOS RECURSOS DIDÁCTICOS

El entorno vial, próximo al lugar donde se reside, jugará un papel importante dentro de los recursos. Partir de la observación real del tráfico que se desarrolla es muy positivo para que los alumnos vean, recopilen información, valoren, debatan, critiquen y saquen conclusiones sobre aspectos o problemas sociales de la propia realidad que brindan las diferentes situaciones de tráfico de su entorno, de la señalización y comportamientos de los usuarios de las vías.

Se ofrece también la posibilidad de ampliar información o búsqueda de la misma aportando vídeos, enlaces, PDFs con contenidos de la Guía del Peatón, que abarca con mayor amplitud todo lo básico de este tema relacionado con el peatón en ciudad o en carretera, circulando de día o en situaciones de poca visibilidad.

Por otra parte, los alumnos podrán recurrir al uso de la red, cámara de fotos y vídeos, así como a proyecciones sobre la pizarra digital o con el uso del cañón, con el fin de que puedan realizar búsquedas de información, presentar sus hallazgos y trabajos a los demás compañeros.
Los docentes saben que necesitarán preparar bien las salidas programadas para observar y recoger información, a partir de una buena programación y llevando los alumnos las herramientas necesarias: bloc de notas, cámaras de foto o vídeo, plantillas de recogida de datos… Sería una buena medida de seguridad que en las salidas fuera del centro, todos fuesen protegidos con la colocación de un chaleco reflectante.

Del mismo modo, velaremos para que estas salidas sean seguras, recogiendo la firma de autorizaciones de los padres o tutores y si es preciso el seguro que les proteja, con el fin de que la actividad se desarrolle con normalidad y sin riesgo alguno.

## LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Como en toda programación, los criterios establecidos serán el referente para constatar en la evaluación si se han logrado alcanzar los objetivos previstos.

- Que sepan las normas y señales básicas del peatón.
- Que conozcan los derechos y deberes del peatón.
- Que valoren el uso de los reflectantes por la noche.
- Que sean conscientes de los riesgos que se derivan de las malas actitudes y comportamientos.
- Que desarrollen las actitudes y los valores viales como peatón.
- Que sepan investigar y realizar trabajos colaborativos que faciliten la adquisición de conceptos, competencias, actitudes y valores.
- Que sean sensibles y valoren las dificultades de los peatones con discapacidad.
- Que se tenga en cuenta la participación activa en los diferentes trabajos y debates.

## LA EVALUACIÓN

La evaluación será personalizada, formativa y procesual. En esta Unidad se presentan actividades que pueden considerarse de evaluación continua. Además, se ofrecen pruebas de autoevaluación y una prueba de evaluación final para el alumno, que se podrá cumplimentar en el ordenador, enviarla por mail al profesor o bien fotocopiarla para contestarla sobre papel.

El docente cuenta también con los resultados añadidos como corrector de las preguntas realizadas en esta evaluación.

Acceder a la prueba de evaluación de la Unidad Didáctica 1 para los alumnos y al corrector de la misma.
*Ver página 247 de la Unidad Didáctica 1 para los alumnos.*

# Estadísticas relacionadas con la accidentalidad del peatón

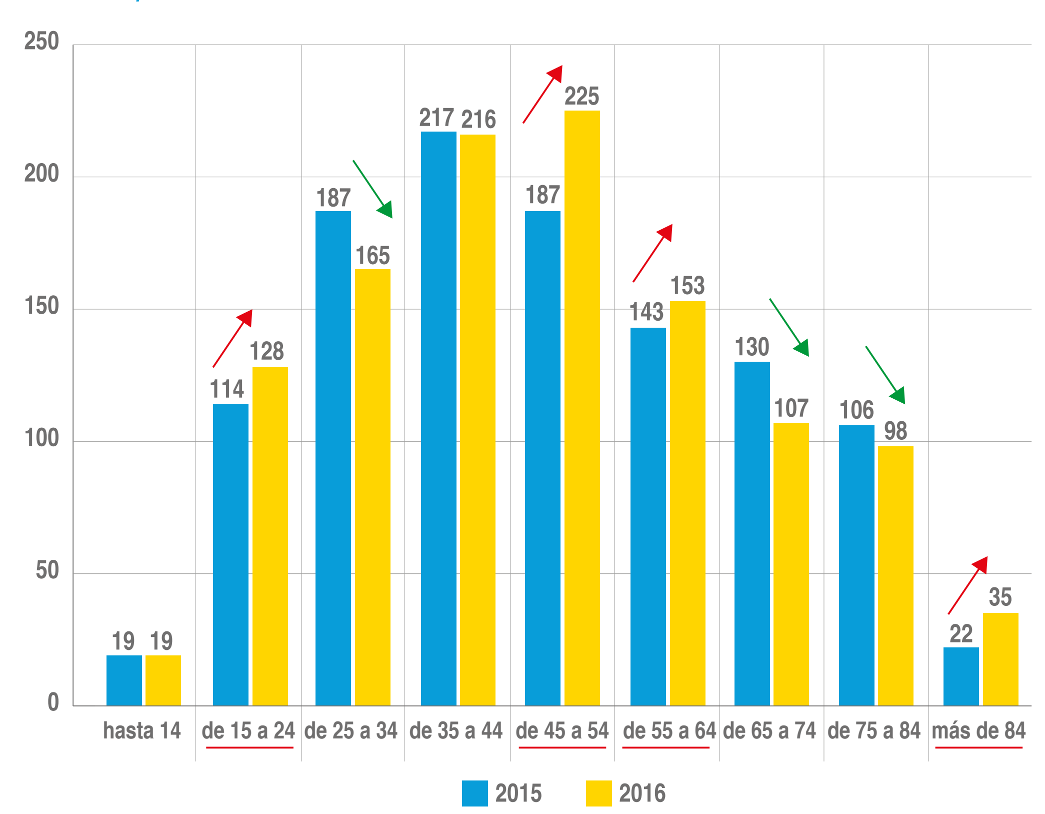
*Ver página 228 de la Unidad Didáctica 1 para los alumnos.*

Todos sabemos que los datos estadísticos son un reflejo general de una situación o problema, que si los conocemos y reflexionamos adecuadamente sobre ellos, pueden convertirse en el punto de partida y apoyo para tomar posturas o tomar de decisiones que favorezcan el cambio de la tendencia planteada,. Con las estadísticas de la siniestralidad vial nos ocurre lo mismo, pues refleja los malos resultados que proviene del hacer de los usuarios de las vías, en calidad de peatones viajeros y conductores, independientemente de la edad que tengan.

Como ya hemos mencionado, e insistimos una vez más, es importante dar a conocer a los alumnos los datos más significativos sobre la accidentalidad peatonal en ciudad y en carretera. Es un punto de partida para que puedan reconocerlos y, de este modo, tratar de buscar formas de prevención para evitarlos. Sin considerar que los alumnos se pueden traumatizar, deberemos dejar muy claro, siempre que hablemos de los accidentes y sus consecuencias, que cada uno de nosotros corremos el riesgo de poder ser víctimas y engrosar las estadísticas.

También es una tarea del docente, resaltar que los accidentes no distinguen entre la edad, el sexo, la raza o cualquier otra consideración. Es más, en muchas ocasiones, hay personas que lo sufren sin tener arte ni parte y cuando cumplían a la perfección con sus deberes. Por ejemplo, el peatón que cruza adecuadamente la vía y es atropellado por un conductor despistado o irresponsable por conducir a mayor velocidad o ir borracho. Por todo ello, es muy deseable que trabajemos a fondo la necesidad de cumplir con los derechos y deberes y de actuar siempre de forma adecuada y preventiva para evitar que el accidente se produzca.
A los alumnos se les ha presentado una gráfica y un recuadro sobre la accidentalidad en los años 2015 y 2016, por tramos de edad y resaltando todo lo referente a la edad en que se encuentran ellos. En el recuadro, con fondo amarillo, se ha resaltado aquello en lo que más debemos incidir como percepción del riesgo: ser varón, peatones, no llevar el cinturón de seguridad, ciclistas y ciclomotoristas…

*De forma resumida, presentamos los datos más importantes y las variables de mayor incidencia en la accidentalidad de los peatones.*



**ESTADÍSTICAS GENERALES DE ACCIDENTES EN VÍAS INTERURBANAS.**
**Año 2016** En este año ocurrieron **1.038 accidentes**

**1.160 fallecidos y 5.067 hospitalizados por su gravedad**

- El 79% eran varones.
- El 2% eran menores de 14 años (19).
- 33 eran ciclistas (6 no llevaban puesto el casco).
- 21 eran ciclomotoristas (1 no llevaba puesto el casco).
- 118 eran peatones.
- 161 no llevaban cinturón de seguridad.

El Anuario estadístico de la DGT, será una buena fuente de información, consulta, reflexión y análisis. Podemos recurrir siempre a buscar más información en la Web, en el apartado de Anuario Estadístico del año que nos interese.
**http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/**

Otras fuentes de información puntual, las encontraremos en las publicaciones que ofrecen los Mass Media y que tiene como escenario el ámbito más próximo (ciudad o provincia). Esta proximidad permitirá que los alumnos lo consideren como más real y posible, como un problema que incluso en algunas ocasiones afectó a sus conocidos, familiares o amigos, porque es importante que vayan adquiriendo esta percepción de los riesgos de sufrir un accidente y las posibilidades de que a ellos también les puede ocurrir.

# La percepción del riesgo como peatones es una buena medida preventiva

*Ver página 230 de la Unidad Didáctica 1 para los alumnos.*

Como venimos reiterando, la **prevención** es una de las mejores estrategias que podemos inculcar a los alumnos para evitar los accidentes cuando circulan como peatones en ciudad o en carretera, tanto de día como de noche. Por todo ello es muy importante trabajar con ellos para que sean conscientes de los riesgos que corren en estas acciones, aun haciendo las cosas bien, porque también dependen del comportamiento de los conductores. Esta es una capacidad o estrategia que se aprende reflexionando y poniendo en práctica diariamente. Simplemente consiste en aprender a prever a los acontecimientos y ser conscientes de los riesgos que se corren. En definitiva, es una estrategia preventiva, básica para la Seguridad Vial.

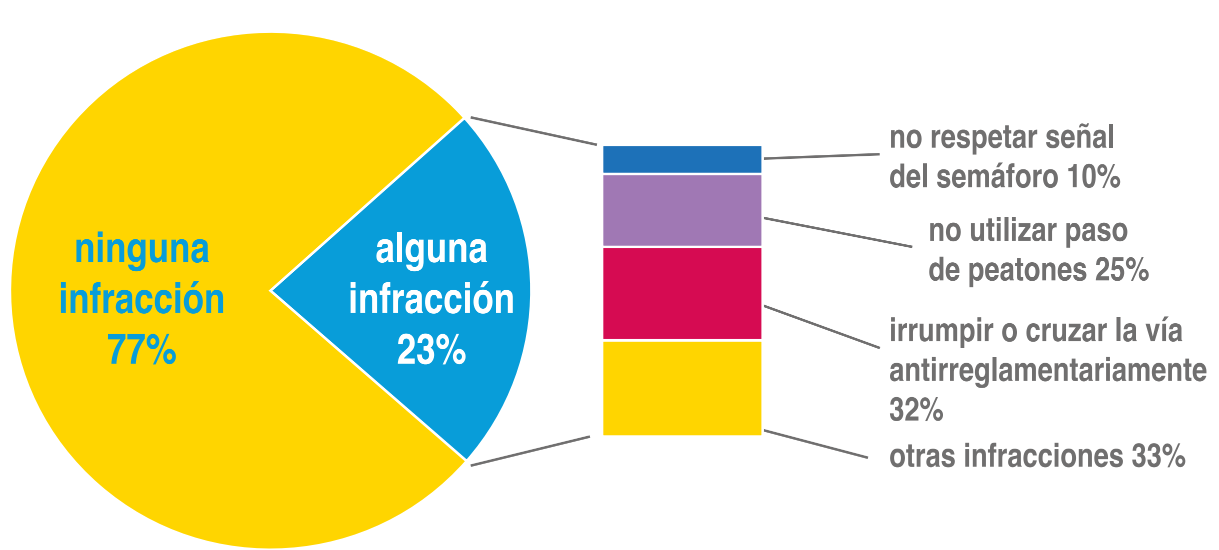
Los alumnos, sobre todo como peatones, son los elementos más frágiles de la circulación. Por este motivo, tienen que apreciar una actitud, convertida en hábito, de estar siempre atentos y vigilantes, con la máxima atención sobre sí mismos, sobre los espacios e incluso, sobre el comportamiento de los conductores, especialmente cuando se disponen a cruzar una calle urbana o interurbana y máxime si hay carencia de iluminación o no se lleva ropa clara y prenda reflectante, como veremos más adelante.

El cumplimiento de las normas y señales, caminar con las actitudes y comportamientos adecuados, no es suficiente para garantizar la seguridad. Todo ello debe ir siempre acompañado de las alarmas que nos propiciará una atención en constante alerta preventiva.

Podremos analizar el gráfico que tienen los alumnos en sus actividades y que presenta la síntesis de la accidentalidad peatonal. Iremos resaltando las causas que concurren con mayor frecuencia en este tipo de

accidentes: irrumpir en la calzada de forma no adecuada, cruzar mal una vía, no utilizar el paso de peatones o no respetar los semáforos. También convendrá tener en cuenta que las personas más expuestas son los extremos de la pirámide de edad: los niños, adolescentes y jóvenes, por un lado y por el otro, las personas de tercera edad.

## DISTRIBUCIÓN DE LAS INFRACCIONES EN PEATONES VÍCTIMAS




Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

*En los datos estadísticos resaltaremos también los porcentajes más significativos: la mayor parte de los peatones cumplen con las normas y sus adecuados comportamientos (77%), pero existe un 23% de ellos, que infringen las normas, que un 32% no respetan el semáforo y que sus comportamientos no corresponden a las garantías de seguridad.*

Será adecuado que utilizando la gráfica de sectores, podamos hacer una pequeña puesta en común animando a la reflexión, la participación y la propuesta de algunas acciones para mejorar como peatones respetuosos con los semáforos. Como punto de partida y motivación, podemos iniciar la participación con una pregunta directa y participativa: ¿Por qué crees que hay tantas personas que no respetan las normas y señales como peatones?
Siguiendo la línea de precepción de los riesgos, otra pregunta a considerar puede ser: ¿Qué riesgos puede correr un peatón que cruza mal una calle o no respeta el semáforo? ¿Son los mismos riesgos si lo hace de día o de noche?




· A 50 km/hora, la posibilidad de perder la vida en un atropello es del 70%.

· A 60 km/hora, la posibilidad de fallecer en un atropello es del 85%.

· A 70 km/hora la posibilidad de fallecer en un atropello es del 100%.

Con las gráficas expuestas, el alumno dispone de una mayor información de datos y finaliza este apartado con un "recuerda". El docente aprovechará para explicar un poco la relación de velocidad con el riesgo y terminará insistiendo en los aspectos más importantes que aparecen en el recuadro para mejorar su seguridad como peatón.

# Actividad 1: ¿eres un buen peatón?

Esta actividad, que parte de una pregunta directa y personal para cada alumno, nos puede servir para llamar la atención y favorecer la valoración personal que cada uno haga sobre sus actitudes, valores y comportamientos como peatón. Es posible, que ellos conozcan los comportamientos adecuados que debe tener un peatón. Pero otra cosa diferente es si los ponen en práctica a diario.

**EJERCICIO PRÁCTICO:** Completar la tabla de valoración que se le presenta y que podemos tener fotocopiada para cada uno de ellos.
Después de realizar la actividad de completar esa tabla, podemos tener un soporte para muchas otras actividades que pueden proponer los propios alumnos.
Nosotros podemos preguntar para que opinen en pequeño o gran grupo: ¿Lo que has puesto en la columna de la izquierda de la tabla, responde a lo que haces tú normalmente? ¿Por qué se considera al peatón como el elemento más frágil de la circulación? ¿Tienes alguna idea para poder mejorar como peatón seguro?

Así pues, debemos trabajar, una vez más, la percepción de que el peatón es el elemento más frágil y las consecuencias de sufrir un accidente sobre todo dependiendo de la velocidad de los vehículos. A mayor velocidad, si se produce un accidente, las consecuencias podrán ser mortales cuando el vehículo circula a más de 50 Km por hora.

Si se dispone de tiempo y se estima oportuno, también podemos seguir animado a nuestros alumnos a que si conocen algún caso de accidente peatonal, lo describan, señalen las consecuencias que se derivaron del mismo, y apunten las posibles causas que lo ocasionaron y, sobre todo, que señalen alguna manera de poderse haber evitado.

Una vez más, veremos la forma de dejar muy claro que todos estamos sometidos al riego de los accidentes. Que la mejor manera de prevenirlos es mediante una Educación Vial adecuada, que se traduce en actitudes, valores y comportamientos viales responsables y seguros.

# Actividad 2: actuaciones del peatón para evitar accidentes

En esta actividad se propone a los alumnos que, en primer lugar completen una tabla de valoración de las conductas y comportamientos de riesgo. La instrucción es clara: por cada ítem elegir o marcar un número del 1 al 5, sabiendo que el uno es muy pocas veces y el 5 muchas veces.
También se puede completar la escala por parte del docente que conforme va leyendo cada ítem, manda a los alumnos que levante la mano los que eligen el 1, el 2, 3, 4 5. El anota los resultados en su tabal o en la pizarra. Así el proceso será más rápido y podrá ganarse tiempo para el siguiente debate sobre los resultados.

Después de completar los datos de la tabla, proceder a sumar todas las puntuaciones resaltado en autoevaluarse a uno o al grupo, como peatón: 49-50 Muy malo. 48-47 Bastante Malo. 46-36 Malo. 25-35 Normalito. 24-10 Mejorable. 1-9 Peatón Bueno y Seguro.

Pregunta para la puesta en común: ¿Qué características principales debe tener una persona para ser un peatón bueno o malo? ¿Qué ventajas o desventajas crees que tiene ser un buen o mal peatón?

Finalmente, para potenciar estas actuaciones adecuadas de los peatones, aunque en la Unidad Didáctica de los alumnos no se ha mencionado, en algún momento podremos trabajar con mayor profundidad las normas básicas a cumplir y los comportamientos adecuados a ejercitar, sobre todo cuando salimos como clase para realizar una actividad complementaria o extraescolar, pues no se genera buena imagen y seguridad cuando vemos a un grupo en la calle que va cantando, corriendo, dando voces, saltando sobre los bancos o no respetando las señales de tráfico. Por este motivo, consideramos que una salida cultural, se debe aprovechar para fijar y razonar adecuadamente los itinerarios, lo peligros y las normas de comportamiento cívico y vial que se han de tener en cuenta. También será un momento adecuado para comprobar que, el trabajo que hemos desarrollado a nivel teórico, tiene su aplicación en la práctica.

# Actividad 3: derechos y deberes del peatón

*Ver página 234 de la Unidad Didáctica 1 para los alumnos.*

En esta actividad, el docente tendrá que trabajar para poder superar la mentalidad de los alumnos que, en su mayoría, piensan que la norma solamente se cumple cuando nos ven o por miedo a la sanción. Será difícil hacerles entender el carácter preventivo que se deriva del cumplimiento racional de las normas y señales, pero no por eso, lo dejaremos de intentar, en base a que una persona que respeta y cumple las normas, en vez de correr riesgos o actuar por temor, se convierte en una persona educada y respetuosa. Este cambio de actitud, sin lugar a dudas, es una herramienta favorable para potenciar la responsabilidad, la convivencia cívica y la seguridad vial.

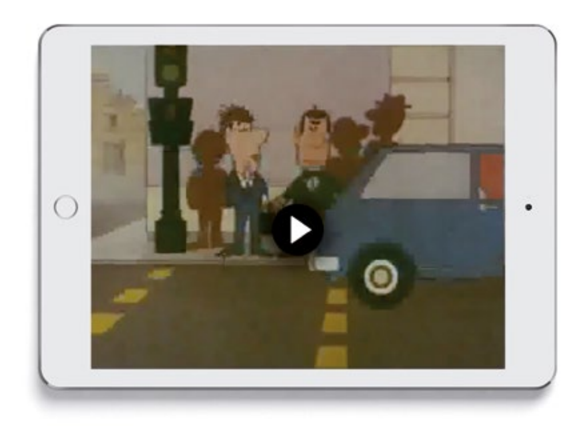
**EJERCICIO 1:** También se puede animar a que los alumnos a que realicen y presenten algún pequeño trabajo o mural relacionado con aspectos concretos de la Guía del Peatón, puede ser una actividad motivadora para el refuerzo o cambio de las actitudes viales.

**Enlace con la Guía del Peatón:** Conviene que el docente la conozca y domine para poder sacarle todas las posibilidades que ofrece.
**http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf**

Recordar constantemente, que el respeto del peatón a sus derechos y deberes es una apuesta clara para el logro de los objetivos que nos proponemos en esta Unidad Didáctica. El docente verá otras formas de trabajar lúdicamente las 10 normas básicas que se presentan en el cartel de la DGT y el recuadro que le acompaña.

**EJERCICIO 2:** Tendremos ocasión de pasar el este vídeo a los alumnos, sobre el proceso básico y seguro de cruzar una calle. Pese a que es de hace décadas, los alumnos pueden constatar que hemos avanzado poco en los cruces para hacerlos con seguridad.

**VIDEO:** campaña de la DGT. Dura 0,28 segundos):
**https://www.youtube.com/watch?v=5RwcWKYntzc**



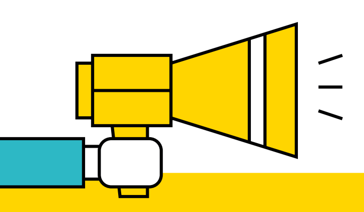
Después se les presenta una tabla de sanciones para los peatones incumplidores y la referencia legal de las mismas.

## SANCIONES A LOS MALOS PEATONES



| | |
|---|---|
| Cruzar la calle fuera del paso de peatones (cuando exista) | 80 euros |
| Cruzar un semáforo en rojo | 200 euros |
| No caminar en carretera por la izquierda de la calzada | 80 euros |
| Caminar por autovía o autopista | 80 euros |
| Los peatones están obligados a someterse a la prueba de alcohol y otras drogas | Sin sanción |

**Referencia legal para consultar estas sanciones:**
**https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-11722**
*Artículos 25 y 49, Capítulo I y II del Anexo*



## MUY IMPORTANTE. ¡RECUERDA!

*1- No sorprender a los conductores ni dejarnos sorprender.*
*2- Primero mirar, después cruzar.*
*3- En ciudad utilizar los pasos para peatones y respetar los semáforos y las señales de los agentes.*
*4- En carretera, circular siempre por la izquierda.*
*5- Por la noche, utilizar reflectantes o linternas para hacerse ver.*
*6- Utilizar correctamente los trasportes públicos y los vehículos particulares.*
*7- Tener especial cuidado con los niños pequeños y las personas de mayor edad.*
*8- Respetar los derechos de los otros. Las calles son de todos.*
*9- A la hora de esperar a cruzar una calle esperar en la acera. Nunca en la calzada o en el bordillo.*
*10- Ser prudente y cortés en todo momento.*

Para concluir la actividad, recurriremos al recuadro de repaso con el fin de ayudar a consolidar esas actitudes y valores a tener en cuenta para realizar cruces de calles con seguridad y sin miedo a ser sancionados cuando las cosas se hacen bien.
Finalmente, los alumnos pueden contestar en privado o en público a dos preguntas donde se les pide su valoración y sus propuestas para cruzar una calle como peatón seguro.

Finalmente, tratando de dar cauces de participación y de expresión a los alumnos. Se pide a cada uno que reflexione y manifieste su postura y argumentos sobre los derechos y deberes como peatón. Se podrá hacer de forma oral o que contesten por escrito deben contestar por escrito.

**a.** ¿Qué significa para ti: que los peatones no deben sorprender a los conductores?
**b.** ¿Cómo puede un peatón respetar también los derechos de los conductores?

El docente pedirá a los alumnos que expongan sus respuestas y entre todos se intentará establecer algunas conclusiones generales para cada una de las dos preguntas formuladas.

En esta actividad queda abierto el campo para reconducir a los alumnos hacia un tema de máxima importancia como es el desarrollo de actitudes y valores viales: la comprensión, la tolerancia y el respeto hacia los otros y hacia las normas y señales que propiciarán la convivencia pacífica y la seguridad entre peatones y conductores.

*También deberemos señalar que en realidad, todos somos peatones, aunque algunos conductores se transformen cuando se encuentran dentro de su coche, olvidándose de que ellos también son peatones. Si toman conciencia de esta realidad y de lo absurdo de efectuar comportamientos distintos cuando van de peatones y de conductores, estaremos contribuyendo a que cuando ellos sean conductores, sabrán comportarse con respeto, empatía y tolerancia con los peatones.*

Fortalecer la empatía entre peatones y conductores para el incremento del respeto y la convivencia. Algunas acciones que deberemos practicar:

| ACCIONES QUE PUEDEN OCASIONAR REACCIONES | GESTOS EMOCIONALES DE EMPATÍA |
|---|---|
| Si un conductor es respetuoso y nos cede el paso o para para facilitar que crucemos con seguridad… | Le miraremos a sus ojos y con el pulgar levantado durante dos segundo, le daremos las gracias. |
| Si algún conductor tuviera un leve despiste y tardase en cedernos el paso o invadiera nuestro espacio, pero se disculpara levantando la palma de la mano abierta y hacia adelante… | Nosotros deberíamos responder de la misma manera, reflejando que lo entendemos y que agradecemos su disculpa. |

## SUGERENCIA:

Una técnica que puede resultar fácil de hacer y de ayudar a comprender la posición de los demás, es la de Role Playing. Se trata de generar pequeñas escenificaciones de roles en determinadas circunstancias problemáticas del tráfico. Podremos dividir a la clase por parejas o grupos de no más de cuatro. Elegirán un tema para representar ante sus compañeros. Por ejemplo: el ciclista que circula por la acera con su bicicleta y el peatón que siente vulnerados sus derechos y que su seguridad está en peligro. Cada uno de ellos tratará de argumentar sus derechos y deberes. Es posible que recurran a las voces, a no escuchar al otro, al insulto… Tendremos que hacerles ver, que para solucionar un problema hay diferentes alternativas y que habrá que elegir para acertar con la más eficaz.

# Actividad 4: trabajo de investigación sobre las actitudes

Ahora, proponemos a nuestros alumnos un pequeño trabajo de investigación descriptiva sobre la valoración de sus comportamientos y actitudes peatonales. Pediremos a cada uno de ellos que completen el pequeño cuestionario con sinceridad.

*En primer lugar, contesta con sinceridad a las 9 preguntas que te formulamos y pon al final de cada una de ellas la puntuación que decidas, sabiendo que: 1= NO 2= alguna vez, 3= SI.*

| COMPORTAMIENTOS COMO PEATÓN | NO | AV | SI |
|---|---|---|---|
| Cruzo las calles por los pasos de peatones (Si existen) | | | |
| Cuando hay semáforo acostumbro a cruzarlo en rojo | | | |
| Cuando espero a cruzar lo hago cerca de la calzada | | | |
| Acostumbro a caminar por el bordillo de las aceras | | | |
| En carretera circulo por la izquierda | | | |
| De noche, cuando hay poca luz, uso reflectantes | | | |
| Si no hay pasos de peatones cruzo cerca de las esquinas | | | |
| Suelo cruzar por fuera de las marcas del paso de peatones | | | |
| Muchas veces cruzo la calle por donde me cae más cerca | | | |

Ellos lo tienen en su Unidad Didáctica. Después, mientras que uno de la clase va leyendo los resultados de cada uno, otro compañero está anotando en la pizarra la tabla de frecuencias por cada ítem. Posteriormente, pediremos a todos los alumnos, que a nivel personal representen gráficamente los datos de la tabla (barras, sectores, pictograma) sobre las frecuencias o los porcentajes y elaboren unas conclusiones.

Posteriormente, el docente podrá facilitar el trabajo en pequeños grupos para que en cada uno de ellos se presenten las aportaciones personales y al final, a nivel de grupo se elijan dos o tres conclusiones. Finalmente, tendremos la posibilidad de que esas conclusiones del pequeño grupo puedan ser presentadas ante el conjunto de toda la clase. Esa actividad propiciará la participación, la reflexión y el compromiso para ser un peatón mejor y más seguro.

## PROCESO A SEGUIR:

**a.** Completar el cuestionario de las nueves preguntas (1=N0, 2= alguna vez, 3=siempre).
**b.** Realizar la tabla de datos y frecuencias de la clase, conforme a las respuestas emitidas.
**c.** Realizar representaciones gráficos de las frecuencias o porcentajes.
**d.** Reunirse en pequeños grupos para sacar dos o tres conclusiones por grupo.
**e.** Cada pequeño grupo presentará sus conclusiones a todos los del gran grupo.
**f.** Ver la posibilidad de que entre todos se saquen algunas conclusiones o algunos compromisos para ser mejores peatones, que se podrán colocar en el tablón de la clase o en el blog, si existiera.

De esta manera tendremos activos y participativos a todos los alumnos y estarnos reforzando constantemente los valores y actitudes necesarios para ser un buen peatón.





# Actividad 5: trabajo de investigación de campo sobre comportamientos peatonales al cruzar una calle

Se le atribuye a Confucio, la frase pedagógica que refleja en síntesis la esencia del aprendizaje activo basado en acciones y experiencias de aprender haciendo: **"Me lo contaron y lo olvidé. Lo vi y lo entendí. Lo hice y lo aprendí."**

Hasta ahora, se habrá observado cómo gradualmente vamos pasando, o al menos lo intentamos, que los alumnos pasen de la teoría a la práctica. Un buen método para aprender es recurrir a la observación de las acciones o de los comportamientos de un grupo de personas frente a determinadas situaciones, pero pasar de la observación a la práctica es la forma de demostrar que se ha aprendido.

En esta Unidad Didáctica, se le propone al alumno (y se le da estructurada), una pequeña investigación de campo. La ejecución de la misma consiste en observar, durante unos cinco minutos, los comportamientos que realiza un grupo de ciudadanos en un paso de peatones. El trabajo lo harán en pequeños grupos, asignado perfectamente la tarea que corresponde a cada cual y haciendo la observación con orden y respeto. Es conveniente que, con la ayuda del docente, previamente se haya elegido el lugar para ser observado y que se cuiden todos los detalles.

## PROCESO A SEGUIR:

**a.** Elegir el lugar apropiado para realizar la observación.
**b.** Determinar las competencias y funciones de cada uno.
**c.** Reparto de tareas: observadores, registradores de datos, fotógrafo…
**d.** Tomar las medidas de seguridad para todos.
**e.** Realizar la recogida de datos observados (antes hacer algún ensayo).
**f.** Regresar al colegio.
**g.** Trabajar los datos en clase, según las normas que determine el profesor.

Cuando en una ciudad no existan pasos de peatones señalizados en la calzada o con semáforos, como el que se propone en la Unidad de los Alumnos, se pueden elegir otros lugares o zonas de ese pueblo o ciudad, por donde suelen cruzar las personas. En este caso deberemos modificar la tabla de recogida de datos o permitir que la información se recoja anotando las frecuencias de las personas que lo hacen bien o mal, si miran antes, si lo hacen lejos de la curva y en línea recta. Otro puede estar observando quiénes son los que lo hacen peor o mejor: los niños, los adolescentes, los jóvenes, los ancianos… Los datos recogidos, acompañados de imágenes tomadas, serán una fuente incalculable para hacer posteriormente en clase todo tipo de actividades.

Si hemos hecho la encuesta a los compañeros y personas del pueblo con la pregunta: ¿Cómo cruzas normalmente las calles del pueblo?
Elegid unas diez personas por cada grupo de edad: menores de 11 años, de 11 a 15, de 16 a 18 y de 19 en adelante.

Por supuesto que todos los docentes deberán tener presente el orden, respeto y seguridad en la salida.
Cada docente definirá con claridad las normas y roles de cada grupo y a cada alumno.
A ser posible, sería muy adecuado que todos los participantes fuesen con un chaleco reflectante.

# Actividad 6: recordatorio sobre medidas para la seguridad de los peatones

Los alumnos de Secundaria ya deberían conocer bien y saber aplicar las normas, derechos y deberes como peatones. Pero para curarnos en salud, en esta actividad se trata de que presentemos un refuerzo especial sobre las normas básicas para cruzar una calle y la utilización del uso de los pasos para peatones, como el lugar más seguro para cruzar la calle.

## DEFINICIÓN DE PASO DE PEATONES:

*Son marcas blancas transversales de gran anchura, colocadas en bandas paralelas al eje de la calzada. Nos indican que los peatones tienen preferencia de paso sobre los vehículos, pero que no por eso debemos fiarnos y bajar la guardia.*

En esta actividad podremos incluir también el tema del uso adecuado del monopatín cuando circula por la acera y saber con claridad lo que se debe hacer en cada momento para no molestar o causar daño a los demás. Algunos alumnos podrán buscar información sobre la normativa de Tráfico o experiencias propias sobre este tema y exponerlos al resto de sus compañeros.

**ATENCIÓN:**
El docente tiene la ocasión de trabajar debidamente las actitudes, los valores y comportamientos que se suelen repetir en un paso de peatones, tanto los positivos o negativos. Valores como: el respeto a conductores y resto de peatones que esperan o cruzan, respeto a los conductores, empatía con peatones y conductores, ayuda a posibles discapacitados, la no impulsividad para adelantarse antes de que el semáforo esté en verde para los peatones…

Al final de esta actividad se ha incluido un recordatorio básico sobre los comportamientos que, en teoría, los alumnos deberían saber y aplicar: comportamientos en ciudad, en carretera y la forma de hacerse ver cuando falta la luz adecuada, sobre todo cuando uno camina por la carretera cuando es de noche o falta luminosidad. *Ver página 239 de la Unidad Didáctica 1 para los alumnos.*

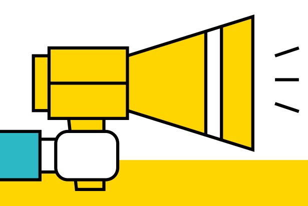
Un conjunto de normas básicas para la seguridad del peatón, entresacadas de la Guía del Peatón que podremos visitar o volver a leer todo lo relacionado con la normativa y las actitudes positivas para la seguridad.

Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de las mismas que les estén especialmente destinadas y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159 de este Reglamento, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.



Podemos pedir a algunos alumnos que lo lean en público y dar oportunidad a que los alumnos interesados puedan formular preguntas, sugerencias o aclaraciones.

En consecuencia, es muy importante que los usuarios de estos patines, conozcan cuál es la normativa que existe en la ciudad donde van a patinar, ya que cada municipio puede tener establecidas las normas para saber los lugares permitido o prohibidos y las sanciones para quien no cumpla la ley. Pero sobre todo, que los alumnos tomen conciencia de que la razón se impone y que se discriminen los riesgos, la falta de respeto y de seguridad para los otros usuarios y las consecuencias a las que se exponen por el mal uso y por la sanción.



**¡RECUERDA!**

*En ningún caso está permitido que sean arrastrados por otros vehículos. Tampoco está permitido circular por calles peatonales.(artículo 121 del RGC).*
*Para la DGT los patinetes con motor no son vehículos en sentido estricto y deberán ser utilizados fuera de las vías públicas, o lugares con fines recreativos en los cuales no sea peligroso para otras personas.*

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA PEATONES

Peatones en Zonas Oscuras

Peatones en Carretera

Peatones en Ciudad

PEATONES RESPONSABLES, PEATONES MÁS SEGUROS

Finalizaremos esta Unidad Didáctica recordando y reforzando las acciones básicas que los peatones deben realizar para lograr una buena seguridad, evitando así los posibles siniestros en ciudad o en carretera. Podremos trabajar una vez más todas las posibilidades de cruces: con semáforo, sin él, con marcas viales, sin ellas, de noche… Destacaremos las actitudes y valores a tener en cuenta, así como el respeto y posible manera de ayudar a cruzar a las personas discapacitadas.

# Actividad 7: las ventajas e inconvenientes de andar

Propondremos a los alumnos que valoren las ventajas que supone el ejercicio de caminar y la conveniencia de elegir lugares seguros. Pueden exponer sus impresiones delante de sus compañeros. Esto ayudará a romper el hielo y motivarlos para que sean más activos para las tareas siguientes.
Podemos utilizar el vídeo primero para hacerles ver esas ventajas que aporta el caminar a nuestra salud.

**VIDEO:** campaña de la DGT. Caminando dejas muchas cosas atrás:
**https://www.youtube.com/watch?v=pj1SBc4_P3s&feature=youtu.be**






El docente verá la conveniencia de poder realizar otro tipo de actividades que puedan servir para reforzar las actitudes, valores, buenos hábitos y comportamientos en el itinerario de casa al centro educativo.

El camino escolar, como trayecto protegido y seguro, para ir o volver del colegio, es una actividad que ya se está implantando en muchos municipios.
Algunos voluntarios, pueden buscar información en la red o en la Jefatura Provincial de Tráfico y podrán aportar datos a sus compañeros.

El Camino Escolar, tiene como destinatarios principales a los más pequeños, pero no es nada despreciable que pueda ser tenido en cuenta para los adolescentes y jóvenes, a la hora de desplazarse andando, en bicicleta o en ciclomotor.

Otra actividad interesante que se puede realizar, consiste en ver la posibilidad de tener alguna participación externa al aula, contando con la colaboración del profesor de Educación Física o de algún sanitario que nos imparta una charla o un taller sobre las bondades de caminar y la forma de realizarlo para que sea saludable y seguro.

Finalizaremos esta actividad, aconsejando a los alumnos que recuerden las bondades y formas de realizar este tipo de ejercicio diario.

# Actividad 8: la accesibilidad y las barreras para los peatones

Partiremos del hecho real de saber que no todos los peatones somos iguales en función a la edad, las condiciones físicas o psíquicas. Pero el hecho es que todos utilizamos las vías y las aceras y tendremos que aprender a respetarnos, ayudarnos y compartir los espacios con responsabilidad y empatía.

“Ir a comprar el pan, coger el autobús o el metro, sacar dinero de un cajero, tomarse un café en un bar, caminar o cruzar una calle... son tareas cotidianas que cada día todos los ciudadanos realizan sin complicaciones, se convierten en un infierno cuando tienes una discapacidad. “No tenemos la posibilidad de circular libremente”, denuncian desde el Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI)”.

Comprobaremos que ya en muchas ciudades se están diseñando las vías teniendo en consideración al colectivo de discapacitados: se rebajan los bordillos en los pasos de peatones, se ponen baldosas rugosas para que las puedan detectar los invidentes, se construyen rampas que permiten un acceso más fácil para evitar las escaleras, se da sonido a específico a los semáforos que alertan a los invidentes de cuando pueden pasar…



> “Crear condiciones de libre circulación para todos, entonces significa abrir la llave de las ciudades para una amplia franja de personas con dificultades en su movilidad y en su comunicación, dispuestas a circular socialmente. No se trata de “soluciones especiales” sino todo lo contrario: toda supresión de barreras arquitectónicas eleva superlativamente la seguridad y el nivel de confort para todos”
>
> Arq. Silvia Coriat

Con esta actividad podremos hacer referencia a diferentes ámbitos relacionados con la señalización, las barreras arquitectónicas y el mobiliario urbano, que impiden la movilidad segura, sobre todo para las personas que tiene algún tipo de discapacidad. Aprovecharemos para que los alumnos conozcan más y sean sensibles hacia las personas discapacitadas. Trabajaremos, de forma adecuada, para que los alumnos perciban que ellos también podrían formar parte de este grupo si sufrieran un accidente de tráfico. Sería muy adecuado poder contar con el testimonio de alguna persona con discapacidad y sobre todo, si hubiese sido como consecuencia de un accidente de tráfico.

Existen asociaciones en casi todas las provincias y en muchas ciudades que aglutinan asociación de que han sufrido las secuelas de un siniestro vial o de familiares que perdieron a algún miembro de su familia. Una simple llamada a la Jefatura Provincial de Tráfico, nos podrá facilitar la forma de acceder a ellos y la posibilidad de poder contar con alguna persona para el desarrollo de nuestra actividad.

Se proponen algunas sugerencias para el debate, pero sin duda que las posibilidades pueden ser muy variadas. Las fotos que se acompañan en la Unidad de los Alumnos, pueden servir para ser comentadas o de base para realizar carteles para la clase. Analizaremos cada una de las señales y pediremos su interpretación a los alumnos. El objetivo de presentar estas señales se centrará en el mensaje de seguridad y de convivencia que estas señales expresan, más que en el simple aprendizaje de su significado.

Al margen de las actividades propuestas a los alumnos, también podremos ofertar otras que están relacionadas con el tema de las barreras arquitectónicas:

- Buscar información en internet sobre la accesibilidad de los peatones en las ciudades.
- Realizar un pequeño trabajo personal o en pequeño grupo, sobre las barreras o mobiliario urbano que obstaculiza el paso de los peatones en las aceras, pero sobre todo el de las personas invidentes y personas que circulan en sillas de ruedas. Algunos han realizado talleres de experiencia realizando recorridos en silla de ruedas para comprobar la situación en la que se encuentran los discapacitados ante determinados obstáculos.
- Que analicen y reflejen las ventajas e inconvenientes que ofrecen las calles normales de su ciudad y las calles peatonales para la seguridad y la convivencia.
- Afrontar el tema de las barreras que nos protegen como peatones: los bolardos, las barandillas que marcan el camino a seguir en los cruces para evitar que crucemos por sitios indebidos y, cómo no, los bolardos o maceteros grandes que impiden que algún conductor invada la calle con ánimos de lesionar a los peatones.

Al final de cada una de las actividades propuestas, se puede pedir a los alumnos que propongan algunas alternativas para poder mejorar o eliminar las barreras arquitectónicas o de mobiliario urbano en su ciudad, y de este modo se pueda facilitar el tráfico seguro y cómodo de todos los peatones.

# Actividad 9: señales básicas para los peatones

La verdad que esta actividad no tiene mucho sentido. Los adolescentes, ya deberían haber trabajado bien en las etapas anteriores el tema de la señalización, su significado y la necesidad de respetarlas. Simplemente pensamos que las ventajas de recordarlas y trabajar las actitudes y valores de las mismas contribuirá para que sean más respetuosos con ellas y más seguros.

Como sabemos, con más frecuencia de lo deseado, se confunde Educación Vial, con Formación Vial.
Las normas y las señales forman parte de la formación o adquisición de conocimientos, la aceptación de las normas y señales, cuando son asumidas e interiorizadas por la persona como elementos positivos para la movilidad segura, entran a forma parte de la educación, de saber, saber ser, saber estar, saber hacer y saber convivir. Esta Educación Vial, se logrará cuando hacemos interaccionar adecuadamente los conocimientos con nuestros sentimientos y emociones, para asimilar conductas, valores y comportamientos seguros.
En esta actividad podemos tratar todas las señales con mayor referencia al ámbito de los peatones, aunque en la Unidad Didáctica de los alumnos solamente hagamos referencia a cuatro de ellas. Lo importante es que los alumnos no solamente conozca el símbolo y su significado, sino que además sean capaces de comprender el sentido, las bondades y después que manifiesten una actitud y valoración positiva que les permita respetarlas y cumplirlas siempre.
Por supuesto que podemos y debemos repasar y recordar las señales luminosas de los semáforos y las que en muchas ciudades se están poniendo en las aceras por donde deben cruzar los peatones como refuerzo para guiar a los que van ensimismados con sus móviles o personas que cruzan por inercia cuando ven que otros lo hacen aunque el semáforo esté en rojo.

Recordad que también tenemos ahora la posibilidad de trabajar el campo de las emociones.
En el ser humano, la experiencia de una emoción, generalmente encierra un conjunto de cogniciones, actitudes y creencias sobre el mundo, que utilizamos para valorar una situación concreta (en nuestro caso, la del tráfico) y, por tanto, influyen en el modo en el que se percibe dicha situación y en el comportamiento que se ejecuta. Cada señal de tráfico es un acto de conciencia que genera un repertorio de emociones y formas diferentes de expresarlas (miedo, alegría, sorpresa, preocupación, aversión, ira, …): ceder el paso,

respetar o no el semáforo, interpretar una señal, tirar los papeles a la papelera, … Si aprendemos a trabajar adecuadamente nuestra inteligencia emocional lograremos beneficios para nosotros, para los demás y para el entorno. La Inteligencia Emocional es la capacidad de interactuar con el mundo de forma receptiva y adecuada.

Las emociones tienen una gran importancia y utilidad en nuestras vidas, puesto que nos ayudan a responder a lo que nos sucede y a tomar decisiones adecuadas y, en el mundo del tráfico, seguras. Todos los seres humanos tenemos 8 inteligencias que deben interactuar para ser personas integrales. Lamentablemente, la sociedad y muchos de nosotros solamente valoramos la más insignificante: la inteligencia cognitiva. Poner en armonía la cognitiva y la emocional es una buena fórmula para el desarrollo integral de las personas y, cómo no, de la movilidad segura.

¿Por qué desperdiciamos nuestras posibilidades de crecer y de ser felices? ¿Por qué no intentar que las señales y normas de tráfico tengan un lugar privilegiado dentro de nuestra inteligencia emocional y que sean asumidas como elementos favorecedores para la convivencia, para la salud y la vida?

En el link siguiente podemos tener acceso a un vídeo que presenta en 3:08 minutos las bondades de las ocho inteligencias de las que dispone el ser humano. Puede ser un buen recurso para el docente y para los alumnos.
**https://www.youtube.com/watch?v=2bfph8_KOql&feature=youtu.be**



# Actividad 10: debate sobre la idoneidad de las calles para los peatones

Pese a que el tema de las calles peatonales ya se abordó ligeramente en la actividad 8, ahora trataremos de implicar a los alumnos en una recogida de información. Contestarán a la primera pregunta que se les formula en relación a las barrearas y obstáculos que solemos encontrar en las aceras o calles peatonales: farolas, señales de tráfico, buzones para correos, quioscos, bancos, jardineras…

**EJERCICIO 1:** pedir a los alumnos que escriban un listado de obstáculos que suele haber en las aceras, parques, calles peatonales. Después que subrayen aquellos que son más peligrosas para las personas con discapacidad.

**EJERCICIO 2:** Una vez que los alumnos hayan recogido los datos del apartado a), el docente verá la forma y momento para organizar un pequeño foro donde cada uno podrá exponer sus resultados, añadir sus conclusiones y señalar las propuestas de mejora.

**EJERCICIO 3:** Individualmente o en pequeño grupo, recorrer una zona de la ciudad para ir sacando fotos sobre las barreras encontradas y anotando dónde está el problema y cuál sería la posible solución.

En la parte final, se presenta el testimonio de un ejemplo de superación con el fin de que pueda servir para que vean que los accidentes o las enfermedades también ocurren a persona de su edad y para que le sirva de modelo a la hora de afrontar y solucionar los pequeños problemas que, normalmente para ellos tienen una perspectiva enorme y pocas soluciones.
Se puede terminar la actividad organizando un debate sobre esta temática. Los alumnos tienen en su cuaderno de Unidades Didácticas las posibles preguntas que se presentan también, como referencia y elegir las que deseemos:

¿Están preparadas las ciudades para que los peatones circulemos con seguridad y accesibilidad? ¿Qué personas tienen más problemas? ¿Cómo podríamos evitar los accidentes de peatones? ¿Aparcan bien los conductores para no obstaculizar al peatón? ¿Los ciclistas usan las aceras indebidamente, sin respetar a los derechos de los peatones? ¿Apuntas alguna solución para mejorar la seguridad de los peatones en ciudad, en carretera o cuando caminan con poca visibilidad?

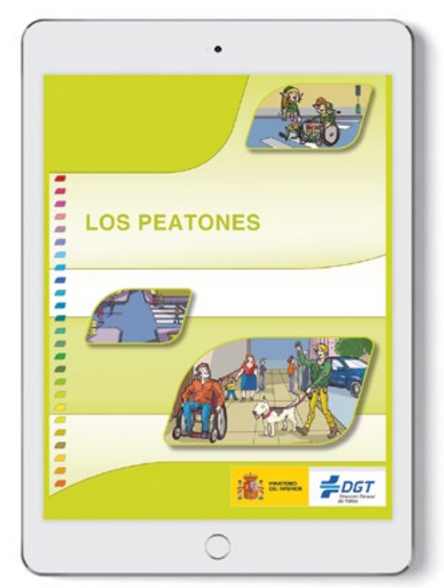
# Actividad 11: otros recursos sobre el peatón

Además de los recursos expuestos en esta Unidad Didáctica, el docente dispone de otros que podrán ser utilizados, como elemento motivador, de información o de repaso sobre los aspectos generales tratados.

Recordamos que también los propios alumnos pueden realizar tareas de búsqueda de vídeos en la red o de generar ellos mismos sus propios vídeos sobre temas o situaciones concretas relacionados con peatones en la ciudad, la carretera, con las denuncias por mal estado de las vías, señalización o aceras… Tratando que cada vídeo no superen los 30 segundos.

Es aconsejable que el docente los vea con antelación y prepare adecuadamente las posibles sesiones de vídeos, y si van a ser realizados por los alumnos que les enseñe a realizar una pequeña escaleta o guión con: el título, los créditos, la secuenciación de la grabación, los tiempos y temas que corresponda.

Al final, como aporte general para ampliar información y para repasar los contenidos generales de conductas, valores, señales, normas y comportamientos seguro del peatón, disponéis de un enlace a la Guía del Peatón, en formato PDF que está editada por la DGT: **http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf**



# La evaluación de la Unidad Didáctica

*A continuación, te presentamos una pequeña prueba para que tú mismo te evalúes de lo que has aprendido en esta Unidad Didáctica.*

Nombre:.......................................... Apellidos: .................................................. Fecha: ................................

1. En carretera los peatones deben circular por el lado ..........................................................................................
2. Siempre, antes de cruzar una calle, lo primero que hay que hacer es ..........................................................
3. ¿Puede ser sancionado un peatón por cruzar mal o saltarse un semáforo? ................................................
4. Cuando una calle no tenga ningún tipo de señales para cruzar los peatones, se debe cruzar por el lugar más próximo a ..........................................................................................................................................................
5. Siempre que cruces una calle o carretera los harás en línea ........................................................................
6. ¿Qué significan estas dos señales que ves a continuación?

.................................................... ..............................................................

7. ¿Qué grupos de edad corren más riesgos al cruzar una calle o carretera? ¿Por qué?

......................................................................................................................................................................

8. ¿Puedo cruzar un paso de peatones con el semáforo en ámbar? ¿Por qué?

......................................................................................................................................................................

9. ¿En qué vías un peatón tiene mayor riesgo de sufrir lesiones graves? ¿Por qué?

......................................................................................................................................................................

10. Escribe al menos, tres valores o actitudes principales que debe tener un buen peatón.

a. En ciudad: ..........................................................................................................................
b. En carretera: ......................................................................................................................
c. Caminando de noche: ........................................................................................................

*Ahora, califícate como peatón seleccionando y rodeando con un círculo la opción que se adapte más a tu perfil:*

REGULAR BUENO MUY BUENO EXCELENTE

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Izquierdo.
2. Mirar bien, primero a la izquierda y después a la derecha.
3. SÍ, con 200 euros.
4. Las esquinas y con mucho cuidado.
5. Recta.
6. Paso de peatones y calle prohibida par el paso de peatones.
7. Los más pequeños y los mayores de 65 años. Porque tiene limitados su reflejos, los sentidos, la movilidad, la reacción y perciben menos los posibles riesgos.
8. No, porque está prohibido y es muy peligroso. Además es una falta de respeto a los demás.
9. En las interurbanas (carreteras), porque los conductores van a mayor velocidad y en caso de accidente puedo ser muy grave o mortal.
10. a. primero mirar y después cruzar, respetar los semáforos, no ir por el bordillo. cruzar por el paso de peatones…
    b. ir por la izquierda, alejado de la calzada, circular por el arcén, siempre muy atento, no molestar a los conductores, no ir jugando…
    c. ir lo más alejado de la calzada, por el lado izquierdo, con ropa clara, reflectantes, llevando linterna…






# EL CICLISTA:
## responsable y seguro

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

La bicicleta es un medio de transporte muy atractivo y utilizado por los adolescentes y jóvenes. Todos hemos aprendido, desde pequeños, a saber montar en bicicleta pero, somos pocos los que hemos recibido una formación adecuada a nivel teórico (señales y normas) y práctico (habilidades, destrezas y mecánica básica de mantenimiento).
Por otra parte, en referencia al uso del casco, los reflectantes, las luces y sus ventajas de seguridad a la hora de conducir una bicicleta, no está generalizado en el uso y las señales, o no se conocen o no se respetan (o ambas cosas a la vez).
Sin embargo, lo que si se constata año tras año es que el censo de bicicletas va en aumento, porque la bicicleta no es cara, facilita una "movilidad sostenible", económica y saludable como medio de transporte eficiente. A esto ha contribuido también la propagación de carriles apropiados para las bicicletas, tanto en las ciudades como en los kilómetros de sus alrededores.

Pero detrás de ese incremento del censo de bicicletas, de ciclistas y de carriles o veredas para ciclistas, los siniestros y la convivencia entre usuarios se están viendo afectados, por la falta de formación y educación de los ciclistas, la carencia de percepción del riesgo, la falta de respeto a las normas y señales y la inmersión de los ciclistas en las aceras y espacios exclusivos para peatones o de los peatones que invaden las pistas de los ciclistas. Como consecuencia de ese mal hacer y falta de respeto y convivencia, son demasiados los incidentes y siniestros que se producen.

En este sentido, partiendo de la carencia de formación y educación vial de una mayoría de ciclistas, estimamos que potenciando los conocimientos (normas, señales, y mecánica básica), las actitudes y valores que generen comportamientos adecuados, estaremos contribuyendo a formar ciclistas habilidosos, responsables y con unos comportamientos adecuados estaremos apostando por la prevención de los siniestros y propiciando la convivencia entre el resto de usuarios como garantía de la movilidad segura.

El planteamiento que ha sido expuesto, en líneas generales, nos ha llevado a pensar que la Comunidad Educativa de los Centros Escolares (Padres, profesores, alumnos y entorno vial) y los Agentes Educadores Externos a la Educación Formal, pueden desarrollar una labor muy importante para contribuir a la seguridad de los ciclistas mediante programas y actividades educativas, que de forma lúdica y didáctica, propicien a los alumnos conocimientos, actitudes, valores y comportamientos adecuados que mejoren el saber hacer, el saber vivir, el saber respetar, el saber percibir los posibles riesgos y saber comportarse… para incrementar los niveles de convivencia y de movilidad segura.

Las actividades programadas para los alumnos persiguen un objetivo general, que sería bueno que los docentes ayudasen a conseguir:

*"Apostar por el uso adecuado de la bicicleta ya que favorece la fluidez del tráfico, es saludable, económico, no contamina, es de fácil aparcamiento, para lo cual se hace necesario adquirir los conocimientos y ponerlos en práctica con actitudes, valores y comportamientos respetuosos y seguros".*

El conjunto de esta Unidad Didáctica, además de esta pequeña presentación, se compone la programación didáctica para el docente, de 6 actividades, que se podrán seleccionar, realizar al completo, de una actividad de recuerdo y una prueba de evaluación acompañada del corrector de respuestas.



# Programación Didáctica de la Unidad

A continuación, se presenta la programación que ha sido referente para poder diseñar la Unidad Didáctica de los alumnos y que servirá al docente para desarrollarla y evaluarla.

## OBJETIVOS GENERALES:

- Conocer bien la bicicleta: elementos, mecánica y mantenimiento.
- Apreciar las ventajas que nos ofrece el uso de la bicicleta, a nivel de salud personal y medioambiental.
- Reconocer las posibilidades que nos ofrece la bicicleta como: transporte, deporte, mantenimiento para la salud, ciclo turismo, inserción social…
- Aprender a conducir la bicicleta sin peligro. Percibir los riesgos.
- Conocer las señales de tráfico y las manuales del ciclista para realizar las maniobras.
- Valorar las ventajas del uso del casco adecuado y homologado.
- Conocer las sanciones a las que estamos expuestos si no cumplimos las normas.
- Aprender conductas y hábitos de buen comportamiento como ciclista.

## CONTENIDOS

- Datos estadísticos sobre accidentalidad en los ciclistas.
- Debate sobre el uso del casco: ventajas e inconvenientes.
- El uso del casco para los ciclistas y saber elegirlo.
- La Guía Didáctica del ciclista como referente básico.
- Los elementos que componen la bicicleta.
- Las bondades de usar la bicicleta.
- Conocimiento de las características de un buen casco.
- Las señales verticales y las realizadas manualmente por los ciclistas.
- Investigación sobre la altura ideal del sillín.
- Investigación sobre el uso del casco por los ciclistas.

## COMPETENCIAS BÁSICAS

El desarrollo de esta Unidad, también contribuirá al desarrollo y la adquisición de estas competencias:

- **Lingüística:** mediante la adquisición de vocabulario, desarrollo de la expresión oral y escrita en los debates y actividades, aprendizaje del lenguaje icónico y verbo icónico de las señales verticales y manuales.

- **Matemática:** interpretación de las estadísticas, elaboración de tablas de datos, aplicación de estadísticos, análisis y conclusiones de las pequeñas investigaciones que hemos propuesto.

- **Social y cultural:** aprender a utilizar la bicicleta como elemento propicio para establecer o profundizar en la amistad, así como vehículo para acudir al centro educativo, hacer deporte o ciclo turismo.

- **Tecnológica:** mediante la búsqueda de información en la red, realización y edición de pequeños vídeos, fotos…

- **Autonomía e iniciativa personal:** considerando a la bicicleta como un buen recurso para organizar libre y responsablemente sus trayectos y actividades, aprovechando esa sensación de libertad y plenitud, sobre todo en las salidas al campo y el contacto con la naturaleza.

- **Aprender a aprender:** aprovechar esta actividad para aprender a buscar información, cuidar su bicicleta y saber los componentes y la mecánica básica para mantenerla siempre a punto. Se aprenderá el desarrollo de habilidades y destrezas para el manejo seguro de la bicicleta y saber resolver con prontitud los problemas que surjan.

## ACTITUDES Y VALORES DEL CICLISTA

Cierto es que la bicicleta puede brindar una posibilidad más para fortalecer estas actitudes y valores en los alumnos en sus comportamientos seguros como ciclistas:

- Respeto a las personas, a las normas y señales de tráfico.
- Responsabilidad para usar la bicicleta adecuadamente en ciudad y en carretera.
- Valoración de la salud y la vida usando el casco, las luces, los reflectantes y el estado de la bicicleta.
- Prudencia en cuanto a velocidad y adecuación a la vía, hora, la luz solar y tráfico.
- Comprensión o tolerancia con el resto de conductores, ciclistas o peatones.
- Compartir espacios, sobre todo con los peatones y aprender a convivir.

## METODOLOGÍA

En el desarrollo de la programación, trataremos en todo momento que los alumnos sean los verdaderos protagonistas y que su motivación esté elevada para afrontar el tema, que de por sí ya es bastante atractivo.

El docente se brindará para orientarles y crear espacios y ambientes propicios para el desarrollo de las actividades. Cuidará estos detalles, sobre todo en la primera parte de las actividades, relacionadas con la estadística, que si bien es algo pesada, desconocida o distante para los alumnos, sí que es esencial para poder comprender y justificar la forma de conducir para ser un buen ciclista.

Se estimulará a los alumnos a prepararse adecuadamente el debate sobre el uso del casco: buscar información, presentar esa información en pequeño o gran grupo y llegar a establecer algunas conclusiones o posicionamientos. Animaremos a los alumnos a realizar las actividades propuestas: las explicaremos, organizaremos y daremos el tiempo adecuado para su realización, aportando nuestra ayuda y orientación cuando sea necesario.

El docente decidirá las actividades que se van a realizar, al considerar a los destinatarios, los tiempos disponibles y los propios intereses de los alumnos. Sería aconsejable que las conclusiones que fueran surgiendo en cada una de las actividades, se expresaran de forma adecuada en los murales de la clase o del centro educativo, con el fin de hacer partícipes a los demás, reforzar el aprendizaje realizado y servir de elemento motivador para los demás alumnos del centro.

## ACTIVIDADES

Esta Unidad Didáctica se presta para poder desarrollar más actividades que las previstas: unas de carácter interno, es decir, que se puedan realizar en espacios controlados: búsqueda de información, debate sobre el casco, normas y señales, partes de la bicicleta, ventajas de usarla, taller de bicicleta, pista de habilidades y destrezas donde poder aprender y practicar… Otras actividades se podrán hacer en ambiente abierto e incluso con tráfico normal, siempre y cuando que todos los detalles de seguridad, estén debidamente controlados.

Estamos seguros de que cada profesor encontrará otras muchas actividades, si dispone de tiempo, espacios y recursos: montar una pista de bicicleta para realizar actividades en circuito cerrado, grabar vídeos sobre la conducción bicicleta o que reflejen las actitudes y comportamientos de otros ciclistas en ciudad o en carretera, hacer una gincana sobre habilidades y destrezas en circuito cerrado, participar en la ciudad el día de la bici o carreras populares, aprender a arreglar un pinchazo y aprendizaje de la mecánica básica: arreglo de frenos, mantenimiento de la cadena, regular el sillín….

Por supuesto que cualquier actividad que queramos implementar, precisa de una previa programación que nos guíe, oriente en el desarrollo, contemple los recursos, las actividades y al temporalización y, además, facilite la evaluación de los objetivos propuestos.

## RECURSOS DIDÁCTICOS

Para facilitar y motivar en la realización de las actividades, se acompaña una serie de recursos de fácil manejo y adaptados a los contenidos propuestos. Otros serán aconsejables para la creación de posibles actividades.

**Recursos didácticos:** la información dada, la Guía del ciclista, los carteles y dibujos.
**Recursos tecnológicos:** vídeos y enlaces en la Web.
**Físicos:** espacios cerrados, pistas, patio, gimnasio, vías urbanas e interurbana.
**Técnicos:** La bicicleta, el casco, chalecos reflectantes…

## CRITERIOS DE EVALUACIÓN

- Que conozca bien la bicicleta: elementos, mecánica y mantenimiento.
- Que sepa las ventajas que nos ofrece el uso de la bicicleta, a nivel de salud personal y medioambiental.
- Que reconozca las posibilidades que nos ofrece la bicicleta como: transporte, deporte, mantenimiento para la salud, ciclo turismo…
- Que comprenda la necesidad de conducir la bicicleta sin peligro. Percibir los riesgos.
- Que conozca las señales de tráfico y las manuales para las maniobras.
- Que sepa valorar las ventajas del uso del casco adecuado y homologado.
- Que tenga información sobre las sanciones a las que estamos expuestos si no cumplimos las normas.
- Que manifieste conductas, valores y hábitos de buen comportamiento como ciclista.

## LA EVALUACIÓN

Si bien la evaluación tiene un carácter formativo y procesual, al final de esta Unidad se ha incorporado una pequeña prueba de evaluación para los alumnos y un corrector de respuestas para el docente.



# Actividad 1: las estadísticas de accidentes en bicicleta

Insistiremos en las bondades que aporta la bicicleta, pero también en las ventajas que tiene el tomar conciencia de los factores de riesgo y las consecuencias negativas que se derivan del mal uso. En este apartado, ofreceremos a los alumnos la posibilidad de que vayan tomando conciencia de los resultados de las estadísticas, en relación a los ciclistas que han sufrido un accidente con el desenlace de muertos o heridos, Siniestros ocurridos por causas diferentes, bien por no respetar las señales, por los propios fallos del ciclista, por las imprudencias de los conductores de otros vehículos, por las condiciones de la vía o del clima… Pero, lo cierto es, que detrás de cada siniestro vial suele haber un fallo humano y este se podía haber evitado actuando con prevención, mediante la formación y Educación Vial adecuadas.

Por no repetir aquí los datos y gráficas de la accidentalidad, recomendamos hacer el link par visitar los datos ofrecidos a los alumnos en esta actividad. Datos que corresponden al último año del que se disponen.

Pese a que estos datos representen la dura realidad de los accidentes, pueden servir para que los alumnos vayan interiorizando las posibles consecuencias de los factores de riesgo cuando se conduce una bicicleta. Que esas cifras están conformadas por ciclistas de diferente edad, sexo, condición social… Personas entre las cuales correremos el riesgo de formar parte, si no hacemos las cosas debidamente y actuamos con imprudencia. Porque la bicicleta, pese a todas las ventajas y atractivos, también supone ciertos peligros.

Se puede acceder a las estadísticas totales de la DGT, por si se quiere tener más información, en el enlace: **http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/**

Después de que los alumnos hayan visto y analizado los datos estadísticos, se puede animar a la participación abriendo un turno de palabra sobre la opinión personal de las ventajas e inconvenientes que cada uno ve a la hora de usar la bicicleta. El profesor irá solucionando o aclarando algunas dudas que puedan surgir.

Resaltaremos, como los datos demuestran, que en ciudad se producen más accidentes que en carretera, pero que sin embargo, los accidentes de carretera producen peores consecuencias, debido a que el ciclista va a mayor velocidad y, que cuando se produce un atropello del ciclista por otro coche, los resultados son gravísimos porque el conductor del vehículo también desarrolla velocidades mayores que en la ciudad.

*Conocer estos riegos y todas sus consecuencias, ayudará a los alumnos a comprender mejor, a conducir la bicicleta con mayor seguridad y a disfrutar aún más de ella y de sus paseos.*

Después de las gráficas de accidentes, se le propone un ejercicio de autoevaluación, para ver el grado de asimilación de los datos. Podemos pedir que contesten por escrito y luego comentar las respuestas o que respondan en público, conforme se le vaya preguntando:

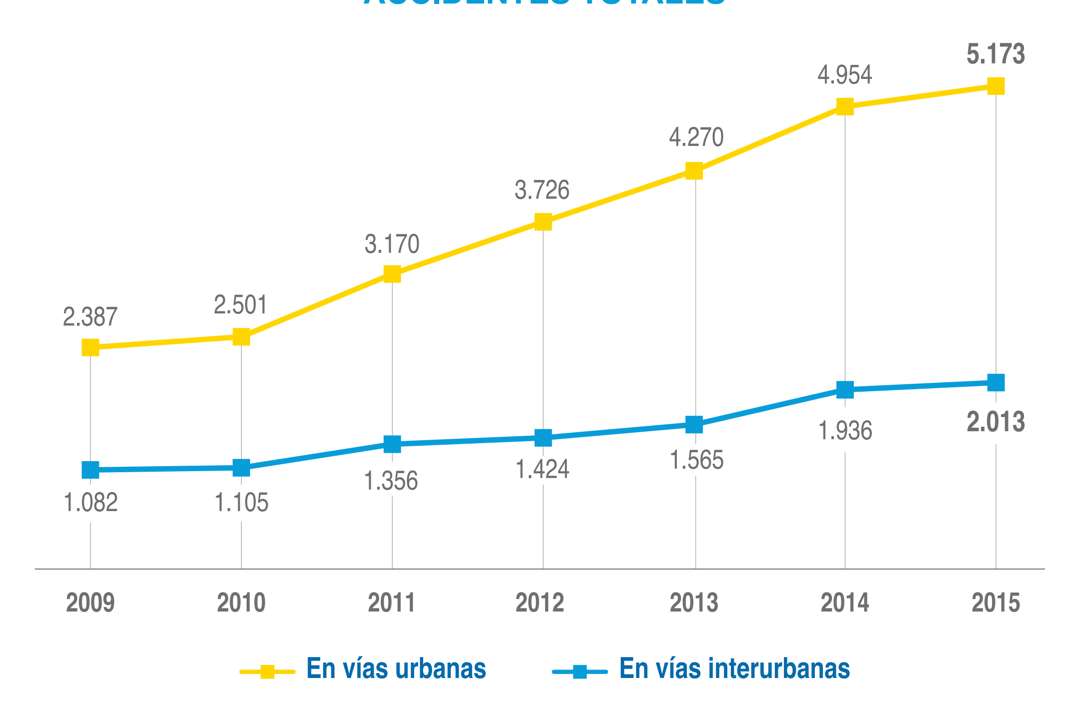
## CICLISTAS FALLECIDOS

| Año | 99 | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total | 120 | 84 | 100 | 96 | 78 | 89 | 82 | 75 | 89 | 54 | 56 | 67 | 49 | 72 | 69 | 75 | 58 |
| En vías urbanas | 53 | 23 | 22 | 18 | 15 | 21 | 23 | 20 | 22 | 11 | 13 | 18 | 12 | 19 | 24 | 21 | 10 |
| En vías interurbanas | 67 | 61 | 78 | 78 | 63 | 68 | 59 | 55 | 67 | 43 | 43 | 49 | 37 | 53 | 45 | 54 | 48 |

En vías interurbanas En vías urbanas

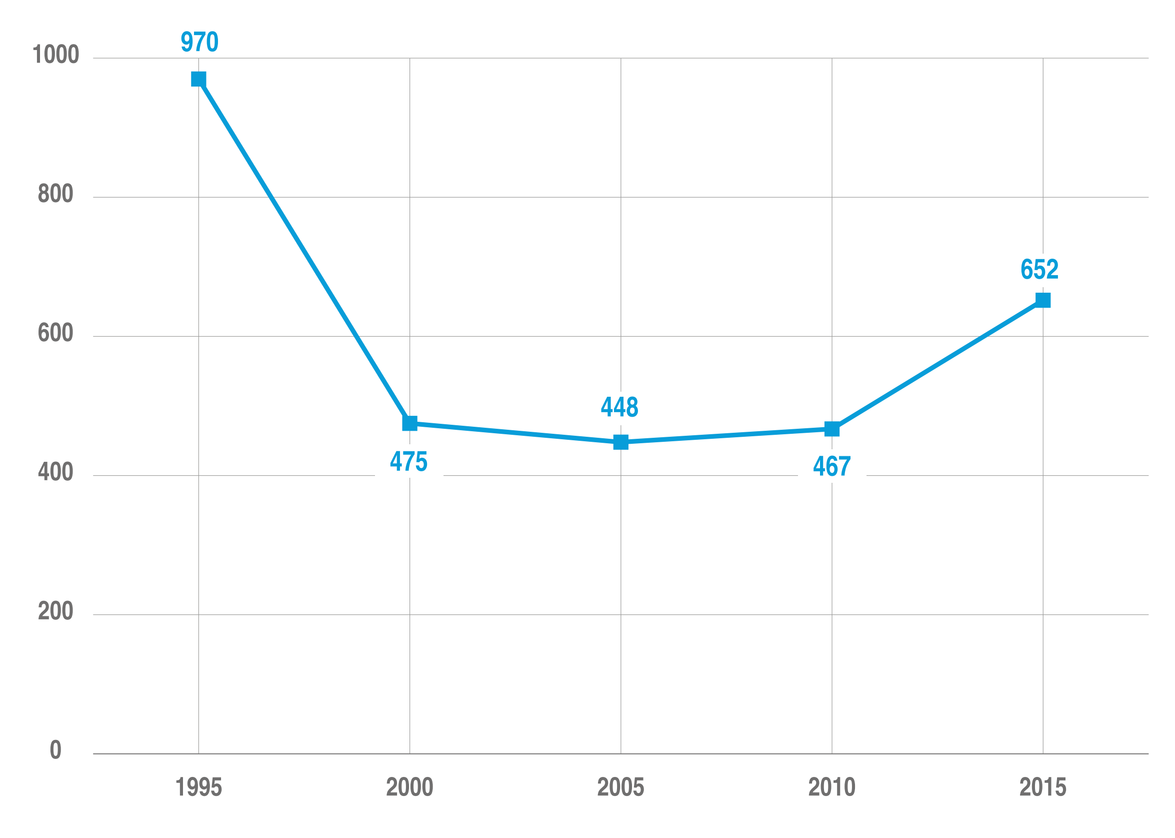
Fuente: DGT

## ACCIDENTES TOTALES




Fuente: DGT

## CICLISTAS HOSPITALIZADOS




## EJERCICIOS

### A partir de la gráfica de Ciclistas fallecidos:

- Suma todos los que corresponden a vías interurbanas (carreteras) .......
- Suma todos los ocurridos en vías urbanas (ciudades) .......
- Suma todos los ciclistas fallecidos entre ambas vías .......
- Escribe alguna conclusión ..................................................................................................................................
- Puedes comentarlas en grupo y sacar conclusiones generales.

### A partir de la gráfica de Accidentes totales en bicicleta (desde 2009 a 2016):

- ¿En qué tipo de vía ocurren más accidentes? ......................................
- ¿Cuál de los dos tipos de vía lleva mayor tendencia al alza? ................
- ¿Por qué crees que hay tanta diferencia entre unas y otras vías? ..........................................................................

.........................................................................................................................................................................

### A partir de la gráfica de Ciclistas heridos graves y hospitalizados:

- ¿Qué piensas que está pasando con los ciclistas? ¿Por qué?

.........................................................................................................................................................................

.........................................................................................................................................................................

En esta misma actividad se ofrece un vídeo relacionado con la triste realidad que describen los familiares que han perdido a alguno de los suyos por causa de un siniestro vial.
Este vídeo nos puede servir para escuchar opiniones de los propios alumnos.

Posiblemente, la conclusión final para aclarar a los alumnos, es que el uso de la bicicleta tiene también sus riesgos, tanto en ciudad como en carretera. Que se debe evitar circular por las carreteras o que cuando se haga, se vaya por el carril bici o lo más alejado del carril para los vehículos o, si lo permite, ir por el arcén. Pero lo verdaderamente importante es insistir en que los ciclistas siempre deben conocer y cumplir las normas y señales, ser prudentes, respetuosos, solidarios, llevar la atención elevada y la responsabilidad, con el casco bien atado y ajustado en la cabeza, así como la colocación del chaleco reflectante, las luces delanteras y traseras y la bicicleta en buen estado.

La actividad finaliza con una serie de recuerdos (se resalta en amarillo) sobre los aspectos más importantes a tener en cuenta para ser un buen ciclista, seguro, responsable y respetuoso que sabe utilizar la bicicleta para moverse y para disfrutar sin riesgo.

## Actividad 2: el futuro viaja en bici

Esta actividad la iniciaremos con el visionado del vídeo que lleva por título **"El futuro viaja en bici".** Es una campaña de la DGT del año 2013 y dura 3:10. Tráfico intenta concienciar a la población de que las bicis forman parte del tráfico y todos "bien sea como conductor, peatón o ciclista, debemos adaptarnos a esta nueva realidad".

Se puede ver enlazando con:
**https://www.youtube.com/watch?v=GMki4RbGUHQ&feature=youtu.be**




Después del vídeo, se pueden formular las siguientes preguntas:

- Los ciclistas, los accidentes o los lesionados en bicicleta, ¿aumentan o disminuyen cada año? .........................
- Los ciclistas, ¿tienen más o menos derechos que los demás conductores? ......................
- ¿Qué distancia de seguridad lateral debe guardarse entre la bicicleta y otros vehículos? .....................................
- ¿Los peatones pueden usar el carril bici para pasear? ..........................................................................................
- ¿Qué color debe llevar la luz delantera y la trasera de una bici? ........................................................................
- Señala tres valores que debe tener un buen ciclista para su seguridad. ....................................................................

..............................................................................................................................................................................

*Nota: al final de la Evaluación, está el corrector de respuestas para este ejercicio.*

Desde el punto de vista de la seguridad vial, la pregunta clave que se debe plantear, porque hay muchas posiciones a favor o en contra, es:

**¿Realmente, el casco protege la seguridad de  los ciclistas?**

Este vídeo promociona el uso del casco y el uso seguro de la bicicleta y anima a los alumnos a participar activamente, a través del hagstad creado por la DGT, de manera que puedan intercambiar experiencias sobre el uso de la bicicleta y poder compartir todo lo relacionado con ella.

Para enriquecer las posturas y aclarar algunas ventajas e inconvenientes, puede buscarse información variada para argumentar ante los alumnos y para ofrecer algunas alternativas positivas en favor del casco, siempre que se use la bicicleta: ventajas e inconvenientes, posturas sobre el precio del casco, variedades de cascos y elección del mejor para la seguridad.

La dinámica de este debate, los agrupamientos, pueden marcarse por propio docente. Podemos hacer un concurso de frases cortas (eslóganes) o mensajes para fomentar el uso del casco. Las frases pueden ir acompañadas de dibujos. Los resultados los podremos exponer en la clase o en los pasillos del colegio o instituto.

Así pues, podemos abarcar muchos aspectos interesantes, a partir de un elemento tan básico como es la bicicleta, pero a la vez tan importante, con el fin de propiciar la adquisición de actitudes, valores y normas como ciclista que ayuden a los alumnos a velar por su seguridad y la de los demás.

*El docente puede animar a sus alumnos a participar con sus propuestas, opiniones y experiencias con la bicicleta a través del hagstag: (#futuroenbici), que ha creado la Dirección General de Tráfico.* Para pode acceder a este hagstag es necesario que tengan una cuenta abierta en las redes sociales. Esta será una buena forma de mantenerse informado, de ir compartiendo experiencias y de ir mejorando como ciclistas.

Todas las actividades que se proponen van encaminadas a favorecer el logro de los objetivos, competencias, actitudes y valores como ciclistas, a través de un elemento lúdico y activo como son las actividades programadas. Todas ellas pueden ser utilizadas según interese o marque el docente. También se podrán sustituir, adaptar o crear otras de mayor interés.

# Actividad 3: debate sobre el uso del casco

A mediados del año 2013, en nuestro país, se generó un gran debate social de opiniones enfrentadas sobre el uso obligatorio del casco, tanto en ciudad, como en las vías interurbanas.
El resultado final, plasmado en la ley fue: obligatoriedad para todos los ciclistas en vías interurbanas y en ciudad solamente obligatorio para los menores de 16 años.
Podríamos animar a los alumnos a que manifestasen sus opiniones al respecto o darles tiempo para que puedan buscar información sobre este debate.

El resultado final del debate, ha quedado plasmado en la reforma de la Ley de Seguridad Vial en los siguientes términos: en las vías interurbanas será obligatorio que todos los ciclistas lleven colocado un casco homologado y en las ciudades, solamente será obligatorio para los ciclistas menores de 16 años. Lo cual no implica que muchos conductores, lo sigan utilizando como siempre lo habían venido haciendo.

**EL CASCO CICLISTA PREVIENE DOS DE CADA TRES LESIONES CEREBRALES Y PROTEGE LA VIDA.**



Las estadísticas, reflejadas en la Unidad Didáctica del alumno, también resaltan que las personas mayores son más reacias a llevar el casco puesto y que los jóvenes están más habituados porque desde pequeños ya se les ha inculcado y formado para que siempre que se suban a la bicicleta lo lleven puesto. Quiere decir que la familia y la escuela han hecho bien sus deberes en materia de Educación Vial, pero también que debemos seguir luchando por reducir en todo lo posible estas secuelas negativas derivadas de los siniestros.

*El docente debe trabajar bien los beneficios que reportan a un ciclista el conocimiento de las normas y señales, el mantenimiento de la bicicleta, la selección, el uso y la buena colocación del miso, así como reforzar las actitudes, valores y comportamientos adecuados.*

## EJERCICIO 1:

En la actividad del alumno, le formulamos dos preguntas reflexivas para opinar. Podemos preguntar directamente. ¿Crees que el casco protege tu cerebro en caso de sufrir un accidente? Al final de esta actividad, podemos proponer que los alumnos generen eslóganes para animar a todos los demás a utilizar siempre el casco como elemento de protección, como fuente de salud y de vida, pese a que en algunos momentos nos pueda resultar un poco molesto llevarlo puesto. Con los eslóganes realizados en la clase, podremos montar una exposición que nos sirva de refuerzo y sensibilización para otros compañeros.

## EJERCICIO 2:

Se abre la posibilidad y conveniencia de poder trabajar sobre el uso y las ventajas del casco para el ciclista. Brindaremos un pequeño estudio que se puede ver enlazando con:
**http://es.wikipedia.org/wiki/Leyes_de_casco_de_ciclista_por_pa%C3%ADs**

Facilitaremos recursos para que también conozcan las partes del mismo y sus finalidades, con el objetivo de que no solamente vaya puesto en la cabeza, sino que también esté homologado, a la medida de cada cual y bien sujeto.

# Actividad 4: el uso responsable de la bicicleta

Podemos comenzar esta actividad, permitiendo que los alumnos puedan elegir el debate entre el uso de la bicicleta en la ciudad o en las vías interurbanas (carreteras).

También, podemos hacer grupos y que cada uno trabaje sobre uno de los dos contenidos: en ciudad y en carretera, circulando de día o de noche, cómo tener la bicicleta en perfecto estado, conductas negativas que suelen cometer los adolescentes con la bicicleta…

La secuenciación del debate puede tener en cuenta los siguientes pasos para facilitar su desarrollo:

- Elegir el tema a tratar, procurando que no se repitan.
- Agrupar a los alumnos.
- Buscar información sobre el tema.
- Seleccionar los aspectos más importantes que fortalezcan las opiniones y argumentaciones.
- Presentar la opinión de cada grupo al gran grupo.
- Entre todos tratar de llegar a obtener unas conclusiones que favorezcan el uso seguro de la bicicleta.
- Podemos hacer dibujos, murales, personalizar el casco y pintarlos a su gusto… para exponer.
- Los trabajos hechos se podrán publicar en el tablón de la clase o en los pasillos.

Animaremos a los alumnos a que antes del debate busquen información para argumentar mejor sus posturas y razonamientos ante el grupo.

Una vez realizado el debate y habiendo llegado a establecer algunas conclusiones a nivel personal y grupal, podemos seguir profundizando, sin manipular, utilizando la toma de posturas personales a través de los consejos de la DGT que exponemos en el apartado 6 de la actividad de los alumnos. Normas, casco, señales, cuidado de la bici… para los cual les hemos facilitado un PDF y un enlace con la Guía del ciclista que tiene editada la DGT. Un buen recurso para recabar información y para repasarlo de vez en cuando. Les ayudará a ser buenos ciclistas y actuar siempre con comportamientos adecuados y seguros.

### EJERCICIO:

Si tuviésemos ocasión de que algún ciclista profesional pudiera ofrecer su testimonio al grupo de alumnos, sería una actividad interesante para aclarar cualquier duda y para resaltar los peligros que puede ofrecer una bicicleta cuando se conduce mal o formas de conducir si el trayecto se va a realizar con poca visibilidad.

# Actividad 5: consejos y normas de la DGT para los ciclistas

Centraremos nuestro objetivo en lograr que los alumnos tomen conciencia de las ventajas que tiene el uso correcto de la bicicleta cuando se unen la parte lúdica con la seguridad del ciclista. En este sentido, tendremos que trabajar para que comprendan y perciban bien los riesgos de sus acciones, ya que después del peatón, el elemento más débil y vulnerable es el ciclista.

Podemos dar cauce de expresión al grupo, para que cada uno diga en voz alta alguna de las conductas peligrosas que suelen cometer los ciclistas y paralelamente la consecuencia directa. Será una buena forma de ayudar a tomar conciencia de los posibles riesgos, como medida preventiva.

*Con la exposición de todos, iremos completando las respuestas en una tabla de datos como la siguiente:*

| CONDUCTAS NEGATIVAS DE LOS CICLISTAS | CONSECUENCIAS QUE PUEDEN OCASIONAR |
|---|---|
| | |
| | |

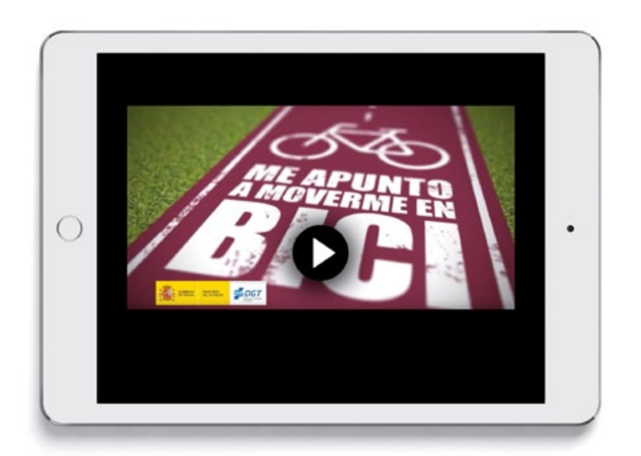
*Una vez más, insistiremos en algunos aspectos, tales como:*

**a.** Los ciclistas son los usuarios más vulnerables de la vía y los conductores de los demás vehículos deben ser prudentes con sus conductas.
**b.** Deben ir debidamente equipados y en condiciones de baja visibilidad además, circular con luces y reflectantes, porque tan importante es ver como que sean vistos por los demás vehículos.
**c.** Los ciclistas deben obedecer las mismas normas que otros vehículos y siempre vigilar por la seguridad de los peatones con los que interactúan.
**d.** Las luces y elementos reflectantes con los que deberá contar una bicicleta, para circular de noche, son:
- Una luz de posición blanca en la parte delantera.
- Una luz de posición roja en la parte trasera (mejor que azul, como llevan algunos)
- Un catadióptrico rojo en la parte trasera que no sea triangular.
- Uno o dos catadióptricos amarillos en los pedales y cuatro catadióptricos en los radios de las ruedas (opcionales).

**e.** Comprenderán que es muy importante hacerse ver y por eso, también el chaleco reflectante es una buena herramienta para la seguridad.
**f.** Aprender a establecer empatía con los peatones y resto de conductores.

## EJERCICIO 1:

Ver un vídeo explicativo con consejos para conductores y ciclistas. Si conducimos pensando en los demás hay sitio para todos. (Publicado por DGT, el 31 mayo de 2011).
https://www.youtube.com/watch?v=k7h8hPhd8OE



### EJERCICIO 2:

Finalizaremos esta actividad con un repaso más de refuerzo para insistir en las actitudes, valores y comportamientos que debe tener un conductor de bicicleta como persona responsable y segura. (Ver las 9 referencias que aparecen al final de la Unidad Didáctica del alumno).

### EJERCICIO 3:

En cualquier momento podemos consultar el recurso didáctico de la **"Guía para usuarios de la bicicleta"**:
**http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/jovenes/Guia-Bicicleta-agosto-2016.pdf**






En el apartado "Recuerda" que cierra esta actividad, el docente hará hincapié para que los alumnos memoricen el proceso de todos y cada uno de los elementos que propician la buena seguridad para un ciclista responsable y la necesidad de que todos vayan unidos, pues la ausencia de uno sólo puede ser el desencadenante de un siniestro.

# Actividad 6: las señales manuales y de tráfico del ciclista

Las normas y señales de tráfico hacen referencia, por una parte al conocimiento de ellas, por otra a las habilidades y destrezas, pero también haremos referencia a la necesidad y forma de señalizar las maniobras del ciclista, con posiciones de los brazos, para poder avisar con antelación a los demás, cuando vamos a parar, cambiar de dirección a la derecha y cambiar de dirección a la izquierda.

Para ello, en la Unidad Didáctica del alumno se ha diseñado una ilustración, que de manera muy fácil y visual, reproduce la forma de realizar las señalizaciones de las maniobras. Individualmente los alumnos ejercitarán la posición de cada maniobra, hasta que las memoricen y sean capaces de ejecutarlas sin mirar al dibujo.

## EJERCICIO 1:

Se podrán aprender, repartiendo el espacio en el aula y por parejas. Uno dará los órdenes y el otro ejecutará la señal solicitada, con rapidez y precisión: giro a la derecha, parada, giro a la izquierda, para que el alumno las vaya marcando con la posición de brazo que le corresponde. Después, pueden realizarlo cambiando de rol: uno da órdenes y el otro las ejecuta. El docente vigilará y corregirá lo que sea necesario para asegurarse de que lo hacen adecuadamente.

## EJERCICIO 2:

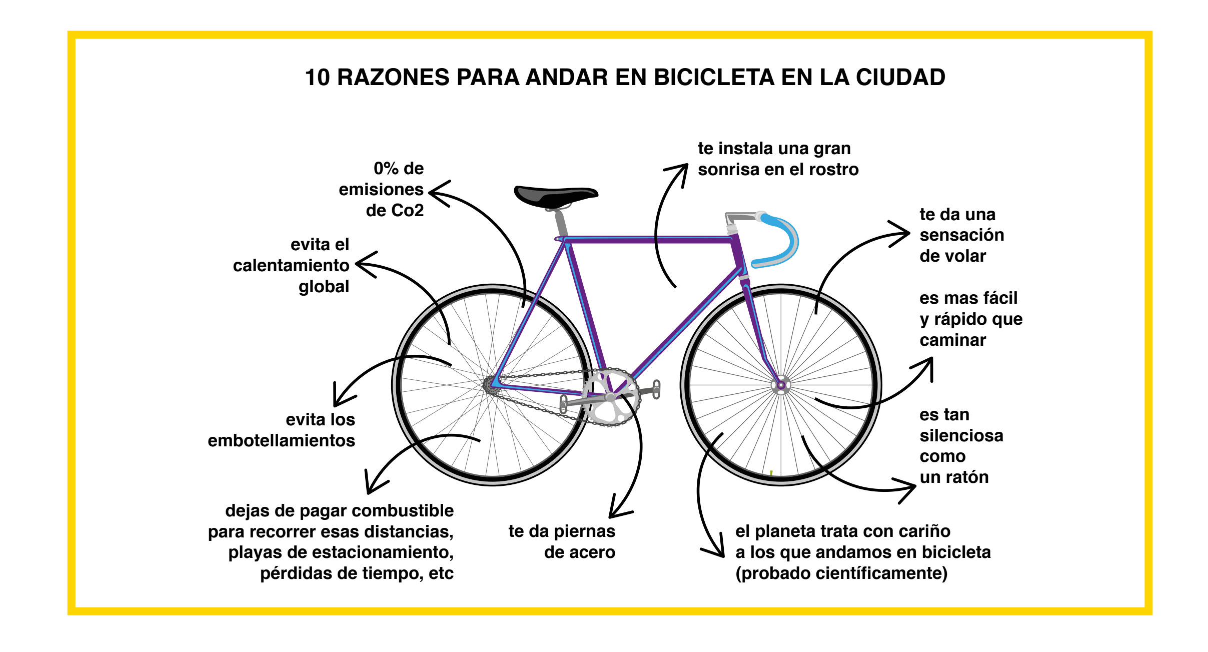
Realizar actividades propicias para la comprensión del significado, sentido y bondades de respetar cada una de las señales más usuales para un ciclista. Ayudar a generar el desarrollo emocional y sentimental hacia las señales como amigas colaboradoras de la convivencia y la movilidad segura de todos los usuarios y no tanto, como obligatoriedad y sanción por no cumplirlas.

## EJERCICIO 3: RECURSOS DIDÁCTICOS

Ponemos a disposición del docente tres vídeos de la Fundación Mapfre, sobre: (1) El ciclista en carretera, (2) El ciclista en ciudad y (3) Manual para un ciclista urbano.
Conviene que el docente los vea con anterioridad y decida en qué momento le puede aportar mejor ayuda en esta o en otra actividad.

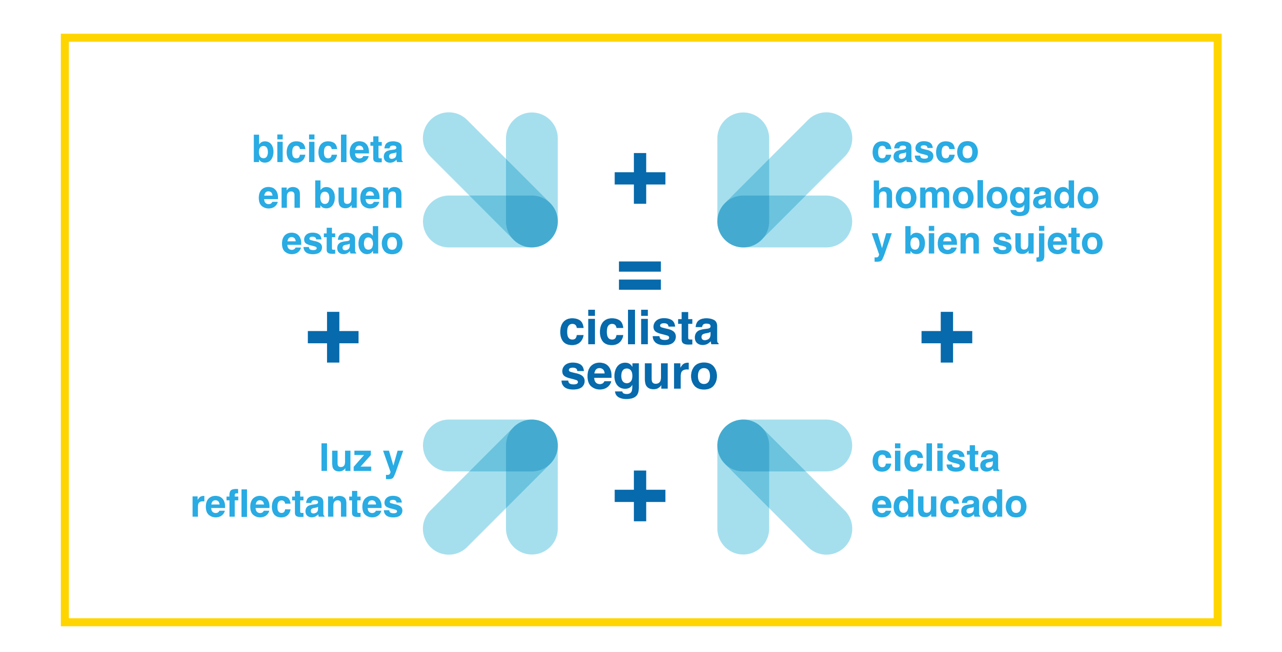
## EJERCICIOS 4: RAZONES PARA USAR LA BICICLETA

Finalizaremos esta actividad con el apartado de "Recuerda". Muchas pueden ser las razones por las que cada uno de nosotros tiene una bicicleta. En esta ocasión vamos a reforzar las ventajas de este vehículo. Por una parte nos servirá como medio de transporte económico, ecológico y práctico, por otra los aportes beneficiosos para nuestra salud, si el uso es razonable y seguro. En el tema de hoy, no abordamos el apartado de la bicicleta utilizada en el ámbito del ciclismo profesional, porque los fines fundamentales son otros.



Como se puede ver en el apartado de los alumnos, esta actividad va acompañada de un gráfico sencillo pero muy didáctico, que hace referencia a las 10 bondades más significativas que puede reportar el uso de la bicicleta, tanto para los ciclistas como para el medio ambiente.

Cada docente podrá derivar a la ejecución de otras tareas que surgen a partir de este gráfico.



# La evaluación de la Unidad Didáctica

*Tenemos preparada esta prueba de evaluación para que puedas comprobar lo que has aprendido.*

Nombre:……………………………....... Apellidos: ……………………......…………… Fecha: ..............................

1. Según las estadísticas en las carreteras interurbanas ¿Cuántos ciclistas perdieron la vida en el año 2016?
………………………………………………………………………………………..............................................

2. La nueva Ley de Seguridad Vial obliga a llevar el casco en ciudad a los menores de ………………………

3. ¿Cuántos de los fallecidos en accidente de bicicletas en el año 2016 **NO llevaban puesto el casco**?
………………………………………………………………………………………..............................................

4. Relaciona la multa que corresponda con la infracción cometida:

| | |
|---|---|
| a. No llevar las luces de la bicicleta | 1000 euros |
| b. Llevar puestos los auriculares | 200 euros |
| c. Haber consumido alcohol/drogas | 80 euros |
| d. No llevar el chaleco reflectante | 200 euros |

5. Relaciona lo que corresponda referente a la señalización manual del ciclista:

| | |
|---|---|
| a. Mano derecha estirada y oscilando | 1. Giro a la derecha |
| b. Mano izquierda estirada | 2. Que voy a parar |
| c. Mano izquierda en ángulo recto | 3. Giro a la izquierda |

6. Escribe cinco razones o ventajas para usar la bicicleta:
………………………………………………………
……………………….........................................
………………………………………………………
………………………………………………………
………………………………………………………

7. Escribe el significado de esta señal de tráfico:

…………….................................................

8. Comenta brevemente las ventajas que tiene para la salud del ciclista utilizar correctamente el casco.

………………………………………………………………………………………..............................................
………………………………………………………………………………………..............................................
………………………………………………………………………………………..............................................

## CORRECTOR ACTIVIDAD 2 EL FUTURO VIAJA EN BICI

1. Sí.
2. Igual.
3. 1,5 metros.
4. No.
5. Blanco y rojo.
6. Respeto, convivencia, responsabilidad.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. 33.
2. 16 años.
3. 6.
4. 80, 200. 500/1000, 200.
5. a-2, b-3, c-1.
6. libre.
7. vía obligatoria reservada para ciclistas.
8. libre.



UNIDADES DIDÁCTICAS PARA EL DOCENTE




# EL CICLOMOTORISTA:
## responsable y seguro

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

Esta Unidad Didáctica ha sido incluida en el proyecto, aún a sabiendas que la mayor parte de los alumnos de Secundaria no tienen la edad requerida para la obtención de la licencia para poder conducir un ciclomotor. Pero esto no quiere decir, que, debido a la atracción que ejerce este vehículo para muchos de los adolescentes, algunos se decidan a experimentar con el de sus amigos, sin saber que no se puede conducir sin permiso y que los riesgos de sufrir algún percance serio puedan ser de consideración.

Ciertamente, que el ciclomotor es apasionante, ecológico, barato, da libertad, ocasiona envidias para quien no lo tiene, acerca a los lugares, no es difícil manejarlo… Pero, como no todo son bondades, se debe hacer ver a los alumnos que no todo son ventajas. Porque, si no perciben los riesgos, si no valoran una adecuada formación y educación vial, el accidente puede llegar en cualquier momento.

En consecuencia, hay que concienciarlos de que deben conducir con la licencia oportuna, con precaución y con la máxima concentración. Sin miedo, pero tampoco alardeando y haciendo barbaridades como las que ven hacer a otros. Por supuesto, que nunca debe olvidarse de ir con el casco puesto y respetando la velocidad.

El Reglamento actual no permite conducir el ciclomotor con menos de 15 años, sin el permiso correspondiente AM, para el que hay que prepararse en una Autoescuela y pasar las pruebas teóricas y prácticas que conoceremos más adelante, y no olvidarse que hasta los 18 años cumplidos no se autoriza para transportar a otro pasajero.

### La Unidad Didáctica se compone de tres partes fundamentales:

- **Programación didáctica para el docente.**
- **Ocho actividades.**
- **Ficha de evaluación de la Unidad Didáctica con corrector de respuestas.**

Las ocho actividades a desarrollar con los alumnos en esta Unidad Didáctica, responde a variables o factores de riesgo más usuales en los ciclomotoristas:

- Actividad 1: las estadísticas de los accidentes de tráfico
- Actividad 2: normativa del Permiso AM para conducir un ciclomotor
- Actividad 3: la inspección técnica del ciclomotor
- Actividad 4: la percepción del riesgo al conducir un ciclomotor
- Actividad 5: las señales y sanciones más importantes
- Actividad 6: la guía del buen ciclomotorista
- Actividad 7: vídeo de investigación de campo sobre ciclomotoristas
- Actividad 8: otros recursos didácticos

Conviene saber utilizar debidamente las altas dosis de motivación y de atracción que despierta el ciclomotor en estas edades, con el fin de manejar bien la necesidad de adquirir los conocimientos de normas y señales, a la par que se pueden desarrollar sentimientos y emociones positivas que despierten actitudes, valores y comportamientos viales seguros. Esta es, sin lugar duda, una buena medida preventiva para evitar los muchos siniestros que se ocasionan por los ciclomotoristas, los años potenciales de vida, la pérdida de salud, los costos económicos y otras repercusiones.

El docente, conociendo el contenido total y los recursos aportados, decidirá la forma de afrontarla y utilizarla en su totalidad, en parte o creando aquellas actividades que se adapten mejora a los destinatarios.

Esta Unidad Didáctica se complementará con la siguiente, ya que irá dedicada exclusivamente al uso del casco, por considerarse un elemento fundamental para salvaguardar la integridad del ciclomotorista, dado el caso de que se produzca un accidente. En este sentido, es conveniente que el docente también tenga información simultánea de las dos Unidades, la 3 y la 4.

Ciertamente, que el ciclomotor es apasionante, ecológico, barato, da libertad, ocasiona envidias para quien no lo tiene, acerca a los lugares, no es difícil manejarlo… Pero, como no todo son bondades, se debe hacer ver a los alumnos que no todo son ventajas. Porque, si no perciben los riesgos, si no valoran una adecuada formación y educación vial, el accidente puede llegar en cualquier momento.

En consecuencia, hay que concienciarlos de que deben conducir con la licencia oportuna, con precaución y con la máxima concentración. Sin miedo, pero tampoco alardeando y haciendo barbaridades como las que ven hacer a otros. Por supuesto, que nunca debe olvidarse de ir con el casco puesto y respetando la velocidad.

El Reglamento actual no permite conducir el ciclomotor con menos de 15 años, sin el permiso correspondiente AM, para el que hay que prepararse en una Autoescuela y pasar las pruebas teóricas y prácticas que conoceremos más adelante, y no olvidarse que hasta los 18 años cumplidos no se autoriza para transportar a otro pasajero.

El docente debe conocer el mundillo que gira en torno al ciclomotor y no dejar a un lado la realidad de que, como muchos padres, debido a los riesgos o a su poder adquisitivo, son reticentes a que sus hijos lo utilicen, algunos adolescentes aprovechan a tener sus primeros pinitos y experiencias con el ciclomotor de sus amigos.

# Programación Didáctica de la Unidad

A continuación, queda establecida la programación que ha sido referente para poder diseñar esta Unidad Didáctica y que servirá al docente para implementar su contenido y para poder evaluarla.

## OBJETIVOS GENERALES:

**a.** Definir el concepto y las partes del ciclomotor.
**b.** Conocer las señales básicas de tráfico para circular con el ciclomotor.
**c.** Conocer todos los elementos del ciclomotor y su situación.
**d.** Conocer los requisitos para obtener el permiso AM para ciclomotores.
**e.** Asimilar la percepción del riesgo potencial al usar el ciclomotor.
**f.** Analizar los riesgos de conductas inadecuadas: trompos, caballito y trucaje de tubo de escape o de potencia del motor…
**g.** Conocer las estadísticas de accidentalidad en ciclomotor y proponer mejoras.
**h.** Apreciar al ciclomotor como medio de transporte y de relación social.
**i.** Saber las normas para el manejo apropiado del ciclomotor: ciudad, carretera y con nocturnidad.
**j.** Adquirir actitudes, valores y comportamientos como buen ciclomotorista.

## CONTENIDOS

- Estadísticas generales sobre accidentalidad en ciclomotoristas.
- Fundamentos legales sobre el ciclomotor en el Reglamento de Vehículos.
- Los elementos externos del ciclomotor.
- La mecánica básica del ciclomotor.
- Conocimiento y aprendizaje de las señales básicas de tráfico.
- Requisitos para obtener el permiso AM para conducir ciclomotores.
- Conocimiento y valoración de los factores de riesgo al usar el ciclomotor.
- Posible realización de prácticas en circuito cerrado.

## COMPETENCIAS BÁSICAS A DESARROLLAR

Con la implementación de esta Unidad Didáctica, sobre el ciclomotor, contribuiremos a desarrollar las competencias de los alumnos, pero de forma especial:

- **La competencia lingüística:** favoreceremos el aprendizaje del léxico relacionado con el ciclomotor (tanto el concepto como los elementos que lo componen). Reforzaremos el aprendizaje de lenguaje icónico y verbo icónico y aprender a comunicarse con sus colegas.

- **La competencia Matemática:** a la hora de conocer e interpretar las estadísticas, así como los conceptos relacionados con la capacidad del depósito, la potencia motor, la velocidad, distancia de frenado, consumo …

- **La competencia social y ciudadana:** asumiendo la percepción del riesgo y potenciado las relaciones sociales con otros usuarios de ciclomotor. Y además generando la convivencia entre usuarios de las vías, mediante la asimilación e interiorización de contenidos, actitudes y valores que generen comportamientos adecuados en el uso del ciclomotor. El trabajo colaborativo será una herramienta propicia para reforzar la integración en el grupo.

- **La competencia tecnológica:** facilitada por la búsqueda, el tratamiento e intercambio de la información en trabajos de investigación que se propongan.

- **La competencia de autonomía personal:** propiciada por el uso del ciclomotor como elemento generador de autonomía, de toma de decisiones y de uso responsable.

- L**a competencia de aprender a aprender:** propiciada por la búsqueda de información sobre este tema y el conocimiento del vocabulario y las partes o componentes del ciclomotor.

## ACTITUDES Y VALORES

Sin duda que el ciclomotor es un elemento altamente motivador y atractivo para estas edades. El educador aprovechará este tema, para desarrollar en el alumno los valores y actitudes que propicien la seguridad del ciclomotorista y la convivencia con el resto de usuarios de las vías y favorezca el respeto al medio ambiente.

Entre ellos sería apropiado trabajar los siguientes valores:

- La percepción del riesgo al usar el ciclomotor.
- La responsabilidad.
- El respeto a las personas, señales y medio ambiente.
- La convivencia.
- La libertad y autonomía.
- La prudencia.
- La sensatez.
- La seguridad: uso del casco y respeto a la velocidad.
- El cuidado del medio ambiente, evitando contaminación atmosférica y acústica.

## METODOLOGÍA

El desarrollo de esta Unidad Didáctica y la realización de las actividades propuestas, nos ayudarán para adquirir el logro de los objetivos, contenidos, competencias, actitudes y valores que han sido tenidos en cuenta para el diseño de la programación.

Lo haremos, considerando a los alumnos como elementos activos y participativos de su proceso de aprendizaje; motivándolos en todo momento con actividades, recursos y entornos atractivos. Recurriremos al trabajo colaborativo (individual o pequeño grupo) y a pequeños trabajos de investigación.

El desarrollo de la Unidad podrá ser realizado a criterio del docente en cuanto a su contenido, secuenciación y temporalización, conforme a los intereses y adaptación al grupo de alumnos.

## ACTIVIDADES

Todas las actividades que se han diseñado tienen como meta ayudar a motivar a los alumnos en el proceso de enseñanza y aprendizaje, tratar de conseguir los objetivos propuestos y ayudar a consolidar las competencias básicas. Estas actividades son orientativas, lo que implica que el docente será quien decida cuáles se desarrollarán, en qué orden y, además, tendrá la libertad absoluta para añadir otras que puedan aportar refuerzo o sustitución de alguna de las planteadas.

## LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Estos serán los referentes que se van a tener en cuenta a la hora de evaluar la actividad que hemos venido desarrollando:

- Que sepa definir lo que es un ciclomotor y todos sus elementos básicos.
- Que conozca las señales básicas e interprete su significado.
- Que sea capaz de reconocer los riesgos que asume a la hora de conducir un ciclomotor.
- Que valore al ciclomotor como elemento de transporte, placer, seguridad y relación social.
- Que tenga información sobre los requisitos para obtener el permiso AM para conducir el ciclomotor.
- Que manifieste ciertas actitudes, valores y comportamiento a tener en cuenta como conductor del ciclomotor.

## LA EVALUACIÓN

Al final de esta Unidad Didáctica se ofrece una prueba de evaluación. En esta ocasión, no se facilitan las respuestas, porque las preguntas son de respuesta abierta para los alumnos. De esta manera podrán expresar brevemente sus criterios en cada una de ellas.

Cada docente hará uso de esta prueba, en la medida que estime oportuno. Puedes ser utilizada en su totalidad, seleccionando alguna de las preguntas o diseñando otra prueba.

Recordamos que el objetivo de la evaluación es el de conocer el logro de los objetivos, en función a los criterios establecidos para medir los conceptos, las competencias, las actitudes, valores y comportamientos viales, así como la valoración de la programación y las intervenciones de los profesores, alumnos y recursos.

# Actividad 1: las estadísticas de los accidentes de tráfico: información, análisis y toma de decisiones

Como en las actividades de las Unidades anteriores, una vez más se presenta a los alumnos algunos referentes estadísticos sobre la accidentalidad de los ciclomotoristas.

*Ver página 282 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

Los alumnos podrán ver y el profesor les ayudará a analizar esos datos sobre la accidentalidad en los siniestros de motocicletas y ciclomotores. También el docente tendrá la posibilidad de conocer todas las estadísticas en la Web de la DGT y que puedan consultar o ampliar los datos en los Anuarios Estadísticos. Esto también permitirá que los datos estén más actualizados.

**http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-general/**

Como la actividad es tan abierta, cada docente decidirá el tratamiento y extensión que pueda dar a estos contenidos. Lo importante es que mentalice a los alumnos para que puedan pasar de ver números y gráficos de siniestros, a comprender que detrás de cada uno de ellos han habido personas que han fallecido o han quedado heridas por culpa de las intervenciones de las personas que han provocado esos accidentes. Muchos de los cuales, han sido víctimas sin haber tenido ningún tipo de culpa, o incluso haciendo las cosas bien, como, por ejemplo, peatones que cruzaban correctamente, o niños que no llevaban puesto los sistemas de retención o por que un conductor imprudente no respetó el semáforo o iba borracho.
Al alumno se le proponen dos ejercicios prácticos *Ver página 283 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

## EJERCICIO 1:

El alumno tendrá que contestar y completar algunas preguntas, con el ánimo de que demuestre el nivel de comprensión e interpretación de los datos que se le ofrecieron. Como siempre, el docente tendrá la decisión de poder realizar la prueba escrita o de exposición en pequeño o gran grupo.
*Las respuestas las podrá encontrar al final de la Evaluación.*

## EJERCICIO 2:

A partir de dos infografías sobre las lesiones más comunes que ocasiona un siniestro con moto o ciclomotor, el alumno responderá a las tres preguntas que se les formula.
El profesor finalizará esta actividad con técnicas de reflexión y de repaso para que los alumnos tomen conciencia y se acostumbren a percibir los posibles riesgos y a que se protejan con el casco, la ropa adecuada, rodilleras, coderas…

# Actividad 2: normativa del permiso AM para conducir un ciclomotor

Iniciamos este tema viendo este interesante vídeo editado por Ponle Freno (Dura1:28 minutos): sobre las normas y requisitos para usar un ciclomotor.
**https://www.youtube.com/watch?v=3L-rx_P8EZI&feature=youtu.be**



Después de verlo y comentarlo, se puede hacer referencia la Ley de Seguridad vial y se lo citamos tal cual a los alumnos, con el fin de que constaten que dicho permiso es imprescindible obtenerlo para poder conducir legalmente un ciclomotor.

**a. Concepto de ciclomotor:**
Ciclomotores de dos, tres ruedas o cuatro ruedas:
Vehículos provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h.

**b. Permiso del ciclomotor:**
"La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la preceptiva autorización administrativa, que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente. Se prohíbe conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa".

## CONSULTAS Y AMPLIACIÓN PARA EL DOCENTE EN:

**a.** *Ver página 285 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

**b.** La Guía del ciclomotor: **http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclomotores.pdf**

**c.** Normativa actual: Art. 60. Permisos y licencias, página 31. **http://www.renovarcarnet.com/public/v3/pdf/ley-de-trafico-2014.pdf**

Facilitamos a todos los alumnos el artículo, ya que será adecuado para ir comentando con ellos cada uno de los epígrafes. Podremos ir dejando momentos para permitirles opinar, aclarar y posicionarse. El objetivo es que se conciencien que para conducir el ciclomotor es imprescindible tener el Permiso y que hacerlo

sin él, implica riesgos para la salud y posibles sanciones. Podemos tocar el tema sobre la mala costumbre de que se lo dejen unos a otros, sin percibir los riesgos y consecuencias, tanto del que pide como el que deja su ciclomotor. En definitiva, de abrirle los ojos para que sean conscientes de que esto es un falso favor entre amigos.

**Insistiremos en los requisitos mínimos legales:**

*Ver página 286 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

- Tener 15 años.
- Pasar unas pruebas psicofísicas.
- Obtener el permiso: prueba teórica y práctica.

**Para mayor información de las pruebas a realizar, a los alumnos se les facilita:**

- Consultar los tests publicados por diferentes autoescuelas, que pueden servir para comprender su contenido y posibles respuestas.

- Un modelo de pista para el ejercicio práctico: vídeo el tipo de examen práctico que hay que realizar para superar el examen del Permiso AM. **https://www.youtube.com/watch?v=VN6OahtrHyw**

Por otra parte, deberemos resaltar las ventajas de conocer bien la mecánica básica que permita detectar a tiempo los posibles fallos o incluso saber arreglarlo para salir de algún apuro sin necesidad de acudir a un taller.

Del mismo modo, conviene que el docente insista sobre otros aspectos de suma importancia para la seguridad: tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores, contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles, contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación y auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación.

Se concluye este apartado con un cuadro de los requisitos legales para obtener el permiso AM para poder conducir un ciclomotor. *Ver página 287 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

# Actividad 3: la inspección técnica del ciclomotor

Para que los propietarios de ciclomotores estén al día con todos los aspectos legales, informaremos y concienciaremos a los alumnos de que, como todos los vehículos, el ciclomotor también debe pasar unas revisiones técnicas que evalúen el estado en el que se encuentra y que le autoricen para poder seguir utilizando con seguridad. Suele costar entre 20 a 25 euros.



| CLASE DE VEHÍCULO | ANTIGÜEDAD |
|---|---|
| Motocicletas, Quads | Hasta 4 años excento<br>Más de 4 años, bienal |
| Ciclomotores | Hasta 3 años excento<br>Más de 3 años, bienal |

El Real Decreto 2042/1994, que regula la  Inspección Técnica de Vehículos, modificado por el Real Decreto 711/2006 dando una nueva redacción al Artículo 6. 1. “La inspección técnica periódica de los vehículos se hará con la siguiente frecuencia”:

**CICLOMOTORES DE DOS RUEDAS.**
**Antigüedad: hasta TRES primeros años: exentos y con más de TRES años: bienal.**

**Dejaremos claro, pues, que:**

- Se debe pasar la ITV.
- Que es una medida de seguridad y que también es obligatoria.
- Que de no hacerla, tendrá sanción económica y retirada del ciclomotor hasta que se pase la ITV.
- En caso de accidente el seguro puede no hacerse cargo de los daños.

Nos tocará trabajar un poco el cambio de actitud, basada en la dicotomía: inspección por seguridad o para recaudar dinero.

La no presentación de un ciclomotor que esté obligado a ITV en el plazo debido, lleva aparejada un sanción de 150€, y la intervención del Permiso de Circulación hasta que el ciclomotorista acredite que ha pasado dicha inspección.

Finalizaremos la actividad con un ejercicio de repaso que el alumno tiene planteado en su Unidad Didáctica para completar las preguntas que se le plantean.
Sobre las dos últimas podemos mantener un pequeño debate, si disponemos del tiempo necesario.
*Las respuestas a las preguntas están la final de la evaluación.*

# Actividad 4: la percepción del riesgo al conducir un ciclomotor

Todos los docentes saben que una persona que no es consciente de los riesgos que supone realizar una actividad, difícilmente podrá enfrentarse a ella con seguridad. Una dificultad seria les  impide percibir al ciclomotor como generador de  peligros o incluso la muerte, es la edad. Cuando nuestros alumnos se sienten pletóricos de vida y salud, piensan que las enfermedades, el dolor, los accidentes, lo malo… le ocurren sólo a los otros y a los mayores. Pero ya se ha visto, conforme a los datos estadísticos de accidentes que las cosas no son así y que ni la edad, ni el sexo, ni otras circunstancias nos liberan. Todos estamos expuestos y todos debemos aunar esfuerzos y prevención para evitarlos o reducirlos.

Sin pretender asustarlos, pero sí de abrirle los ojos a la realidad, le pondremos de manifiesto lo que dicen los datos aportados por la Asociación de Prevención de Accidentes de Tránsito AP(A)T.
*Ver página 291 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

De esta manera, iremos resaltando que las principales causas de este tipo de accidentes son la inexperiencia y la inconsciencia, no tener miedo a la carretera, no respetar las señales, la velocidad, saltarse un semáforo en rojo, realizar actividades acrobáticas… pero, sobre todo, ignorar lo que puede derivarse de estas conductas inconscientes o irresponsables.

También podremos informarles y comentar la fuerza que tiene a su edad la influencia del grupo sobre las conductas a realizar y la necesidad de ir consiguiendo una personalidad adecuada para poder tomar decisiones personales correctas sin escudarse en el grupo.

Insistiremos también en los argumentos y razones que las personas expertas en seguridad vial denuncian:

**… "en muchas ocasiones estos vehículos superan los 80 kilómetros por hora, cuando no pueden ir a más de 45. Son vehículos que deberían ir limitados, pero no lo están." De hecho, los jóvenes que normalmente conducen estos ciclomotores, que "en el 90% de los casos son gente de entre 15 y 18 años", realizan cambios en los tubos de escape y en los carburadores para aumentar la potencia del ciclo. Ambas cosas no están permitidas y además de ir contra nuestra seguridad, también lo hacen contra el medioambiente.**

**LAS PRINCIPALES CAUSAS DE SINIESTROS CON CICLOMOTOR:**

- La edad.
- La inexperiencia.
- La inconsciencia.
- Carencia de la percepción de los riesgos y sus consecuencias.
- La velocidad excesiva.
- No llevar puesto el casco.
- Trucar el carburador o el tubo de escape.
- La imprudencia.
- La incidencia del grupo.
- Falta de responsabilidad: educación, respeto…

El docente considerará la forma más adecuada para que este mensaje cale bien en las mentes y actitudes de nuestros alumnos.

Finalizamos con un ejercicio de análisis y valoración que consta de cuatro preguntas sobre la temática expuesta en la actividad. *Ver página 293 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*
*Las respuestas a estas preguntas los docentes las pueden ver al final de la Evaluación.*

# Actividad 5: las señales y las sanciones más importantes para un ciclomotorista

En esta actividad, se presenta a los alumnos las 12 señales más importantes para ser cumplidas por un buen ciclomotorista. Esto no indica que los alumnos deban limitarse a estas solamente. El docente puede animarles a que conozcan otras, buscando en internet.

**NOS ENCONTRAREMOS CON EL DILEMA EN LOS POSICIONAMIENTOS DE LOS ALUMNOS:**

- Las señales limitan nuestra libertad.
- Las señales favorecen la convivencia y la seguridad.
- Las señales se pueden autointerpretar.
- No respetarlas conllevan sanciones.

Estos planteamientos y posturas que se dan en adolescentes y jóvenes , pueden ser una buena forma para motivar a los alumnos a entrar en el tema. *Ver página 294 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*

Como siempre, el docente insistirá en las bondades y necesidad de las señales para la mejora de la convivencia y de la seguridad, pese a que en determinados momentos limiten o sancionen.

Los ciclomotoristas están obligados por ley a cumplir y respetar todas las señales. Los interesados pueden ampliar todas las que quieran a través de internet o en folletos que le faciliten en una Autoescuela. También es importante que no se queden solamente en el aprendizaje memorístico de lo que significan. Debemos trabajar a fondo la interiorización del mensaje que potencia la seguridad y la prevención de accidente, cuando son conocidas y respetadas por todos.

El docente deberá ver la forma de que las señales pasen a ser racionalizadas y aceptadas, no como una obligación, sino como una buena manera de cuidar la seguridad personal y la de todos los usuarios de las vías.

Finaliza la actividad con una tabla de infracciones más frecuentes, por parte de los ciclomotoristas y las sanciones económicas correspondientes. Aspecto que deben conocer y no argumentar su desconocimiento. Esto les ayudará también a percibir los riesgos económicos a los que se exponen cuando no respetan el Reglamento establecido, pero también puede dar pie para dialogar sobre temas como: el alcohol, las drogas, las competiciones, respeto a la policía y a las señales…

# Actividad 6: la guía del buen ciclomotorista

El docente y el alumno disponen ahora de un excelente recurso, para conocer de forma sencilla, lo más esencial a la hora de usar con seguridad el ciclomotor. Un excelente recurso, de fácil manejo, para conducir adecuadamente un ciclomotor y para prevenir todo tipo de accidente, es conocer bien las normas, las señales, los comportamientos, la mecánica, los componentes, el mantenimiento y los comportamientos del conductor. De todo ello y más trata esta Guía del Ciclomotorista, editada por la DGT.

Esta es la forma de aprender y de actuar a respetar a los demás y cuidar del medio ambiente. También, la Guía del buen ciclomotorista, editada por la Fundación Mapfre, será un buen recurso didáctico para conocer mejor el ciclomotor y a conseguir que los ciclomotoristas disfruten más de él y de forma segura.
Se podrá tener acceso a ellas mediante el enlace a la página Web o a través del PDF que la contiene.

- Guía del Ciclomotor de la DGT: **http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclomotores.pdf**

- Guía del Ciclomotor de la Fundación Mapfre: **http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclomotor-MAPFRE.pdf**






# Actividad 7: vídeo de investigación de campo sobre ciclomotoristas

Según argumentan las investigaciones y las posiciones de expertos en este tema, la "percepción del riego" por parte de los usuarios, es esencial, como medida preventiva para evitar los accidentes.

Para contribuir a afianzar entre ellos esta percepción, propondremos a los alumnos una dinámica, tratando de implicar al grupo para buscar, compartir, analizar y exponer toda la información posible sobre los hallazgos encontrados en su trabajo de campo.

Con las posibilidades que nos ofrecen el móvil o una grabadora, podemos animar a nuestros a alumnos a que, de forma individual o en pequeños grupos, realicen un trabajo de búsqueda de datos y de información, sobre las actitudes, valores y comportamientos de los ciclomotoristas en ciudad o en carretera. Para ello daremos unas pautas claras a los alumnos, sobre medidas de seguridad y metodología del trabajo de campo a realizar:

- Elegiremos un punto de la ciudad o de la carretera por donde suelen pasar ciclomotoristas.
- Sin someternos a riesgos nuestra integridad y la de los ciclomotoristas, tendremos que realizar fotos o una grabación que refleje la forma de actuar, de comportarse y de ser de los ciclomotoristas: si respetan las señales, ceden el paso a los peatones, van por el carril adecuado, paran ante el semáforo o señal, respetan la velocidad, llevan pasajero delante o detrás ...
- Recoger datos de imagen y de texto con todo lo observado.
- Realizar un informe para exponer ante el grupo.

Para ayudarte a hacerlo bien y con seguridad, pondremos algunas pautas de referencia.

**PROCESO:**




- Hacer una ficha (Guión) de los momentos claves: lugar, tiempo, hora, lugar exacto desde donde se van a realizar las observaciones…
- Escribir lo que vas a hacer: antes, durante y después: ficha de la película.
- Sitúate en el lugar seguro y, si puedes, usa trípode para evitar movimiento en la imagen.
- La grabación no debe pasar de 1minuto.
- Se puede editar el vídeo, ponerle títulos, música adecuada, mensajes…
- Una vez hecho, puedes subirlo a You Tube o presentarlo a tus compañeros de clase, amigos...

Una forma adecuada de rematar esta actividad es que los alumnos puedan presentar su trabajo a los compañeros de clase, comentando las actitudes y comportamientos observados y sacar conclusiones sobre la forma de conducir de los ciclomotoristas.

# Actividad 8: otros recursos didácticos

Aunque ya se te han facilitado varios recursos didácticos, ahora los ampliamos con el fin de que puedan ser utilizados por el docente para ampliar tu información y conocimientos de aspectos relacionados con el ciclomotor y su seguridad.

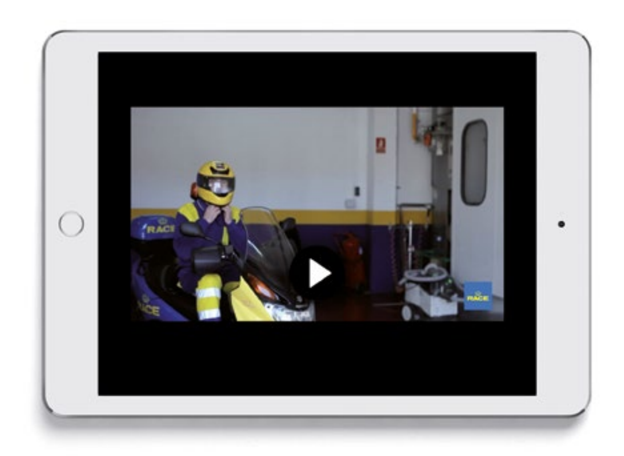
**El docente tendrá a su disposición, para usar cuando estime oportuno, tres vídeos más:**

**VÍDEO 1:** nos acercará al mundo de los adolescentes y jóvenes frente a su ciclomotor: Los ciclomotores no tienen secretos para los jóvenes del Valle de Frick, en el cantón de Argovia (Suiza). (Dura 3 minutos): Manipulan y tunean sus ciclomotores.
**https://www.youtube.com/watch?v=DxLViyugCx4&feature=youtu.be**

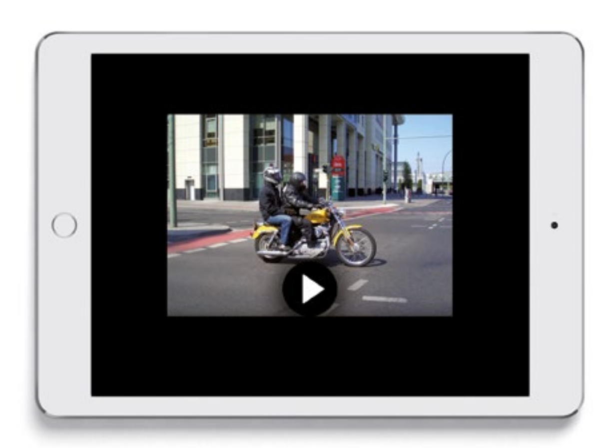
El vídeo va acompañado de un ejercicio de comprensión y análisis que se podrá realizar con los alumnos después de su visionado. También nos ofrece las pautas para una breve puesta en común.
*Ver página 298 de la Unidad Didáctica 3 para los alumnos.*



**VÍDEO 2:** hace referencia al "Cuidado y mantenimiento del ciclomotor". Una persona experta nos explica cuáles son los elementos del motor que necesitan una revisión periódica, sus razones y cómo debemos hacerla para que nuestro ciclomotor esté siempre en un perfecto estado de seguridad. Esta editado por el RACEW y dura 2:14 minutos.
**https://www.youtube.com/watch?v=n1LFB1IsVsM&feature=youtu.be**



**VÍDEO 3:** En este vídeo, editado por la empresa Arisotf se nos presenta, de forma atractiva y dinámica, todo lo relacionado con el transporte en los ciclomotores: las normas generales, transporte de un viajero, normas y condiciones si se utiliza un remolque. Te animamos a verlo y conocer en profundidad, tan solo dura 2:07 minutos. Sin lugar a duda alguna, que te ayudará a cumplir bien las normas y a conducir con mayor seguridad tu ciclomotor.
**https://www.youtube.com/watch?v=q_INSCaZwZs&feature=youtu.be**



Ahora, se puede pasar a ver una pequeña prueba de evaluación para los alumnos y comprobar hasta dónde han llegado para conseguir saber más sobre los ciclomotores y su seguridad.
Después, también se presenta el corrector de todas las respuestas planteadas en los ejercicios de las diferentes actividades de esta Unidad Didáctica.

# La evaluación de la Unidad Didáctica

Nombre:……………………………........ Apellidos: ……………………....…………… Fecha: ...............................

1. Podrías definir ¿Qué es un ciclomotor? …………………………………………………...............................

2. Sobre la incidencia de los accidentes con el ciclomotor, ¿Qué partes del cuerpo se llevan la peor parte?
........................................................................................................................................................

3. ¿Cuál es la velocidad máxima a la que puede circular un ciclomotor? .....................................................

4. Completa la palabra que falte: La edad mínima para conducir un ciclomotor es de …. años y para poder llevar un pasajero de atrás es de …. años. El pasajero de atrás siempre debe llevar puesto el ……… y si no lo lleva, además del riesgo, la sanción la pagará el …………....

5. ¿Cuáles son las tres categorías del Permiso AM? ...........................................................................

6. ¿Por qué razones crees tú que se ha de pasar la ITV del ciclomotor? ......................................................

7. Cuáles son las tres señales de tráfico de mayor importancia para ser respetadas por un los ciclomotoristas? ..........................................................................................................................................

8. ¿Cuáles son los traumatismos más frecuentes producidos por un accidente con el ciclomotor? ..............
........................................................................................................................................................

9. Señalas las tres causas principales que producen un accidente con el ciclomotor ..................................
........................................................................................................................................................

10. Escribe el significado de cada señal:

1ª ....................................................... 2ª .................................................. 3ª .............................................

11. ¿Qué opinión tienes sobre las multas o sanciones a los ciclomotoristas? ¿Para qué crees que sirven? ¿Cuál consideras que es la más grave? .......................................................................................
........................................................................................................................................................
........................................................................................................................................................

12. De las siguientes palabras ¿Cuáles eliges como adecuadas para ser un buen ciclomotorista? Responsabilidad, inconsciencia, arriesgado, respetuoso, insensato, presumido, amable, empatía, agresividad, solidario, compulsivo, nervioso. ....................................................................................................................
..............................................................................................................................................................

13. ¿Qué actitudes y valores consideras que son esenciales para ser un buen conductor de ciclomotor? Haz dos grupos con estas características: (1) ser responsable, (2) saber mucha mecánica, (3) incumplir las normas, (4) saber hacer trompos y caballitos, (5) conducir a alta velocidad, (6) respetar a los demás, (7) saber trucar el motor o tubo de escape, (8) usar siempre el casco, (9) presumir de sus habilidades, (10) que perciba el riesgo, (11) ser educado, (12) conducir con cascos escuchando música, (13) pasar la ITV, (14) que los frenos no sean revisados, (15) que lleve todo en orden, (16) ser respetuoso, (17) procurar no molestar haciendo ruido.

Positivas: ...................................................................................................................................
..............................................................................................................................................................
..............................................................................................................................................................

Negativas: ...................................................................................................................................
..............................................................................................................................................................
..............................................................................................................................................................

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1 EJERCICIO 2 DE ANÁLISIS

1. Ciclomotores.
2. La  cabeza. Se podía evitar usando un buen casco.
3. El ciclomotorista.
   Porque son más y porque el ciclomotor es más endeble que la moto.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 3 EJERCICIO DE REPASO

1. Inspección Técnica de Vehículos.
2. Dos años.
3. Frenos, tubo de escape, motor, neumáticos, documentación del vehículo, permiso de circulación, seguro obligatorio.
4. Respuesta libre.
5. Respuesta libre.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 4 EJERCICIO DE ANÁLISIS Y VALORACIÓN

1. Es libre opinión y se hay grupo establecer un pequeño debate.
2. Inexperiencia, inconsciencia, la velocidad inadecuada.
3. 54 Km/h.
4. Paso de peatones, semáforos y límites de velocidad.

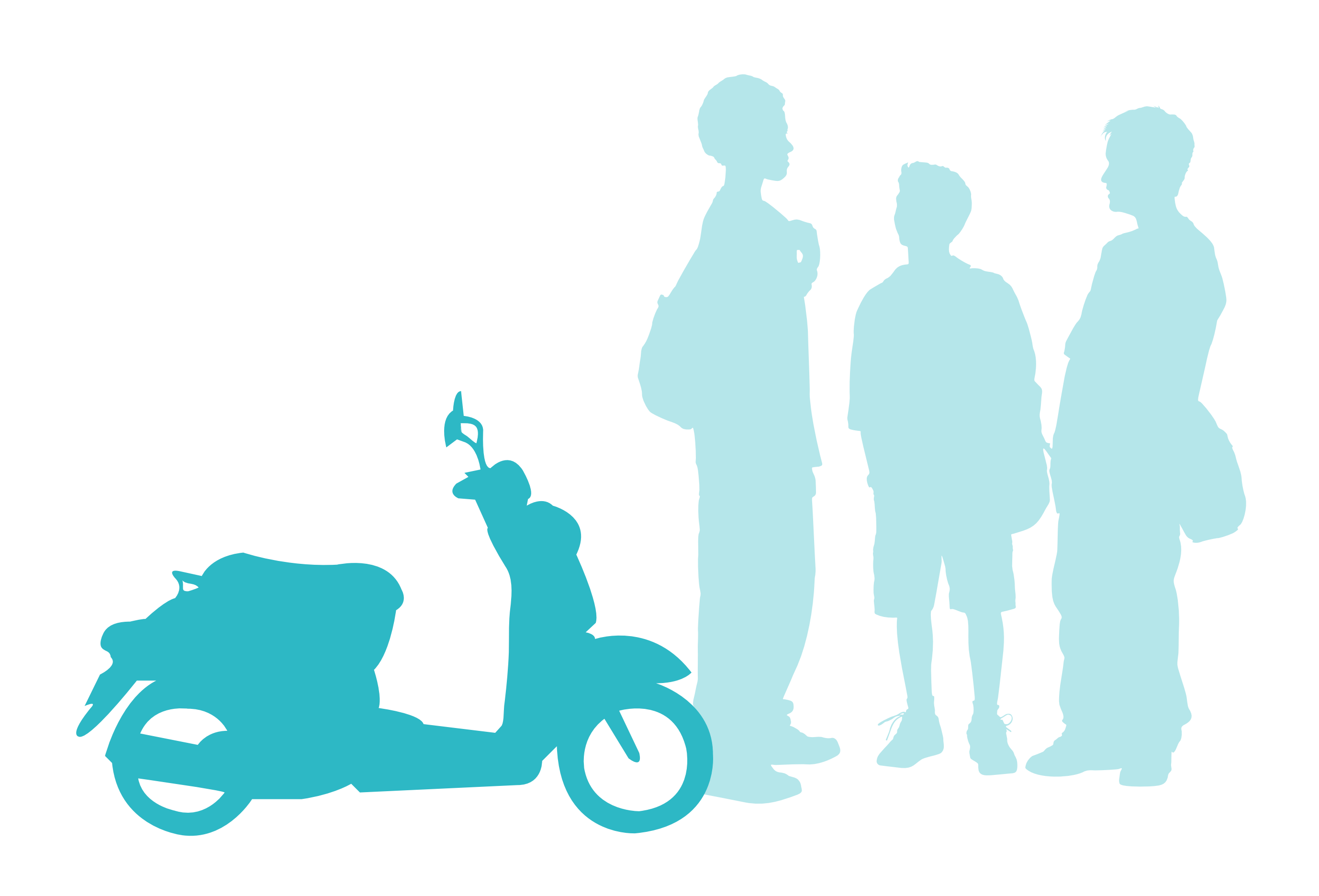
## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Respuesta libre.
2. La cabeza y los tobillos.
3. 45 kms/h.
4. 15, 18, casco y auriculares.
5. De 2 ruedas, de 3 ruedas y cuatriciclos.
6. Para comprobar que todos sus elementos estén en perfecto estado y que no haya nada trucado.
7. Respetar los pasos de peatones, parar siempre en un semáforo ámbar o rojo, no superar la velocidad de 45kms/h.
8. Fractura de clavículas, fractura de húmero y fractura de muñeca.
9. La inexperiencia y la inconsciencia, la falta de miedo o temor (no percepción de los riesgos) y de lo que le pueda ocurrir.
10. Circulación prohibida para ciclomotores, vía de circulación prohibida para todos los vehículos, sentido obligatorio de giro.
11. Respuesta libre, valorando las argumentaciones presentadas.
12. Responsabilidad, respeto, amabilidad, empatía, solidaridad.
13. Positivas: 1, 6, 8, 10, 11, 13, 15, 16, 17 Negativas: 2, 3, 4, 5, 7, 12, 14.



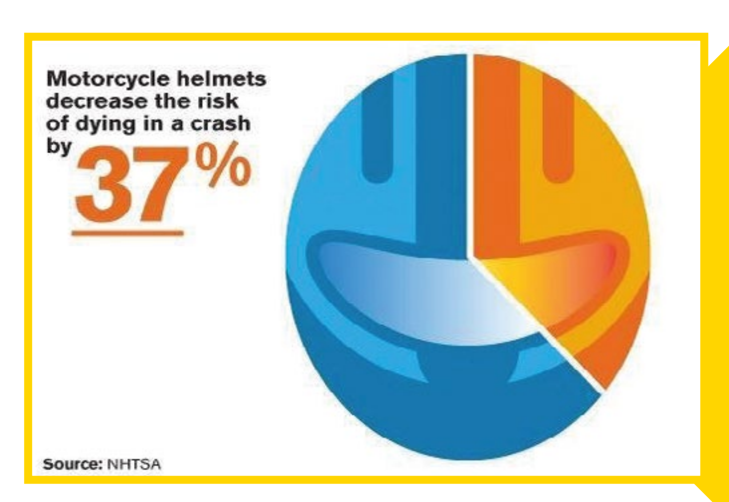

# EL CICLOMOTORISTA:
## elección y uso del casco

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

En esta Unidad Didáctica continuamos en estrecha relación con la unidad anterior. Ahora se pretende dar un realce e importancia especial al uso del casco por parte de los ciclomotoristas. El casco ha de ser comprendido por los alumnos como uno de los elementos más esenciales para su seguridad y, en consecuencia, para evitar grandes males ante las frecuentes caídas o si sufriera algún siniestro de mayor consideración. Estudios recientes demuestran que el casco bien sujeto y de calidad disminuye en un 37% el riesgo de morir en caso de accidente del ciclomotorista, incluso hay otros investigadores que lo elevan al 50%, de ahí la importancia de usarlo siempre que se sube al ciclomotor.




Pese a todos los inconvenientes que puedan presentarse para el uso del casco: el precio, cierta incomodidad, espacio para guardarlo, deterioro de la imagen (sobre todo para las chicas), calor en verano… Las ventajas son incuestionables a la hora de cuidar la salud y la vida.

Como educadores tenemos que seguir insistiendo en que el casco protege y salva vidas, pero con los alumnos de estas edades debemos hacerlo desde la reflexión, el análisis, el convencimiento personal y la apuesta por generar actitudes, valores y comportamientos adecuados para usarlo siempre.

De igual modo, resaltaremos que debe estar homologado, en perfecto estado y siempre bien sujeto. Hay cascos denominados “quitamultas”, que ante un accidente no sirven para poder proteger el cerebro.

**¡Invertir en un buen casco es invertir en salud y vida!**

A continuación se resaltan los aspectos más importantes de cada uno de los apartados que componen esta Unidad Didáctica y que han sido propuestos a los alumnos. De este modo, el docente tendrá siempre la información puntual e interactiva para poder tomar decisiones, sacarle más partido y orientar a los alumnos.

- Actividad 1: las estadísticas de la DGT sobre el uso del casco
- Actividad 2: trabajo en grupo, análisis de los datos estadísticos
- Actividad 3: la importancia de saber elegir un buen casco
- Actividad 4: trabajo colaborativo, investigación sobre el uso del casco
- Actividad 5: dinámica de grupos, actividades sobre el casco
- Actividad 6: debate en grupo, a favor o en contra del uso del casco
- Actividad 7: hacia un casco más seguro e inteligente con Realidad Aumentada
- Actividad 8: los mitos sobre el casco, ¿verdad o mentira?
- Actividad 9: recursos didácticos sobre el casco
- La evaluación de la Unidad Didáctica y el corrector de la evaluación

A los alumnos tendremos que mentalizarlos sobre la necesidad de que siempre que usen el ciclomotor vayan con un casco homologado y bien sujeto en la cabeza. No sirve de nada llevarlo colgado del codo, como tampoco pagar por un casco que solamente sirva para evitar las multas, pero no para protegerles bien su cabeza.
Insistiremos, una vez más, en la necesidad de adquirir conductas y valores anti riesgo y valores de responsabilidad, constancia, respeto… que fortalezcan comportamientos adecuados con el hábito de usar siempre el casco.

# Programación Didáctica de la Unidad

A continuación, el docente encontrará la Programación de esta Unidad, con el fin de que le sirva de pauta para planificar sus acciones.

## LOS OBJETIVOS GENERALES

**a.** Conocer las partes, funciones del casco y cuándo desecharlo.
**b.** Percibir el riesgo que se corre al no usar el casco.
**c.** Saber elegir y comprar un buen casco.
**d.** Conocer el debate que existe en la actualidad sobre el uso del casco y los mitos sobre el mismo.
**e.** Conocer la normativa: homologación y sanciones en relación al casco.

## LOS CONTENIDOS

- Conocimiento de las estadísticas sobre el uso del casco y la accidentalidad.
- Adquisición de vocabulario básico sobre este tema.
- Conocimiento y reflexión sobre la normativa del casco.
- Información sobre las características y pautas para elegir un buen casco.
- Realización de pequeños trabajos de investigación y trabajo colaborativo sobre este tema.

## COMPETENCIAS BÁSICAS

- **Lingüística:** contribuirá a la adquisición de vocabulario y conceptos relacionados con el tema. Favorecerá la capacidad de comunicación, oral, escrita, icónica y verboicónica.

- **Social y ciudadana:** potenciando la capacidad de relacionarse con otros compañeros que dispongan de ciclomotor, para compartir experiencias, sensaciones, saberes, dudas… sobre este tema.

- **Aprender a aprender:** despertando la posibilidad de conocer la recogida de información, para saber lo que hay que hacer si se quiere comprar un casco seguro y así tomar decisiones apropiadas. Aprender a diseñar, recoger información, analizarla, tratar y representar los datos y elaborar un pequeño informe.

- **Digital:** capacidad  para saber buscar datos sobre el tema, a través del uso de la red o de usar tecnologías de uso frecuente (iPhone, iPad, cámara de fotos…) para recopilar información sobre aspectos relacionados con este tema. Información sobre el casco con soporte de información y seguridad con aplicaciones de la Realidad Aumentada.

- **Artística:** mediante la posibilidad de tunear a su gusto su propio casco, con el fin de que se sienta más motivado para llevarlo y cuidarlo.

## ACTITUDES Y VALORES A DESARROLLAR

**La seguridad:** el uso del casco favorece la seguridad (salud y vida).
**El respeto:** al cumplimiento de la norma, a las señales, a los demás y a uno mismo.
**El buen ejemplo:** llevando siempre el casco puesto en la cabeza, homologado, abrochado y en perfecto estado.
**Percepción del riesgo:** tomando conciencia e información de las ventajas que nos aporta el casco, pero que de nada servirá si no lo usamos adecuadamente.
**Ecológico:** respetando el medio ambiente sin contaminación atmosférica y acústica.

## METODOLOGÍA

En todo momento respetaremos la libertad y toma de decisiones de los alumnos, tratando de llegar al autoconvencimiento, por la lógica, el razonamiento y la decisión personal de cada uno, para el uso apropiado del casco siempre que se conduzca un ciclomotor, aunque sea en distancias muy cortas...

Con el diseño de las actividades, presentaremos realidades, estadística, información escrita, visual, real y simulada, con el fin de que esta información vaya calando en los alumnos y se vayan posicionando de forma consciente y no por imposición.

Nos apoyaremos en la información básica sobre el tema, las variadas actividades que se proponen a los alumnos y las que podamos incluir cada uno de nosotros en el trabajo individual y colaborativo. Se contará con las posibilidades que nos brindan las TICs. En la medida de lo posible, acercándonos a la realidad del uso del casco realizando observaciones directas o recopilando información por medio de las tecnologías, de fotos y vídeos.

Se trata pues de fomentar una metodología activa, participativa y colaborativa que pueda favorecer la atención y la motivación de los alumnos para lograr la adquisición de conocimientos, competencias, actitudes, valores y comportamientos hacia el uso adecuado del casco, como una excelente medida de seguridad, para evitar secuelas mayores si se produjera un accidente.

## ACTIVIDADES

En el desarrollo de esta Unidad Didáctica se proponen varios tipos de actividades. Unas durante el proceso y otras al final. El docente seleccionará aquellas que considere más oportunas.

El objetivo es que el docente tenga herramientas preparadas para despertar en los alumnos la motivación, la capacidad de comprender, reflexionar y tomar decisiones, bien a nivel individual o grupal.

En consecuencia, se podrán utilizar las actividades que se ofrecen e incluso podrán modificadas, sustituidas o ampliadas. Tampoco es necesario hacerlas todas, sino aquellas que interesen y se adapten mejor a la edad e intereses de los alumnos y a los tiempos disponibles para poder ejecutarlas.

## LOS RECURSOS DIDÁCTICOS

La Unidad va acompañada de varios recursos interactivos para propiciar la motivación en todo el proceso de enseñanza y aprendizaje, así como la adquisición de las actitudes y valores viales que debe poseer un ciclomotorista para velar por su seguridad y la movilidad segura de los otros usuarios de las vías.

## LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Consideraremos que un alumno domina el tema tratado, si demuestra en la evaluación procesual y final que ha conseguido:

- Conocimientos de las partes, funciones del casco y cuándo desecharlo.
- Tomar conciencia del riesgo que se corre al no usar el casco.
- Pautas en la elección y compra de un buen casco y a la medida.
- Conocimiento que existe en la actualidad sobre el uso y los mitos sobre el casco.
- Conocimiento de la normativa: homologación y sanciones referentes al casco.

## LA EVALUACIÓN

Se dispone de una prueba final de evaluación para los alumnos  y así el profesor también podrá tener acceso a la misma y al corrector de respuestas.

# Actividad 1: las estadísticas de la DGT sobre el uso del casco

Como hemos venido haciendo en otras Unidades anteriores, nos parece oportuno presentar a los alumnos los datos estadísticos más relevantes que están relacionados con el uso del casco, para que conozcan la realidad de las consecuencias posibles por el mal uso del casco o por no llevarlo puesto. Desarrollaremos actividades que les permitan reflexionar, analizar y sacar conclusiones positivas para el uso permanente y eficaz del casco cuando conduzcan un ciclomotor.

En la actividad de los alumnos, *Ver página 308 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos,* se resalta los datos que podremos consultar sobre los conductores que fallecieron por no llevar el casco. Los alumnos deben tomar conciencia de que los accidentes y sus secuelas se producen en la realidad y no sólo a los demás. Que es importante que piensen que dentro de esos datos también hay adolescentes y jóvenes. Que hay que hacer todo lo posible para que  nunca contribuyamos a incrementar esos porcentajes. Resaltaremos que la mejor manera es llevar siempre puesto el casco y que vamos a dedicar estas actividades para lograr entenderlo y ponerlo en práctica. Además, reclamar y trabajar el valor de la solidaridad que se basa en la participación, implicación de todos, aspecto que tiene como resultado final la responsabilidad compartida: todos sumamos para poder restar.

Trataremos de hacer hincapié en los datos más significativos de las estadísticas relacionadas con los ciclomotoristas:

## DE LOS CICLOMOTORISTAS FALLECIDOS

- 19% no utilizaban el casco en vías interurbanas.
- 16% no utilizaban el casco en vías urbanas.
- 35% en total no lo utilizaban.

Otro aspecto interesante para la seguridad de los ciclomotoristas es que el 7% de ellos llevan el casco puesto, pero mal sujeto. No sirve para proteger, pues en cuanto ocurre el incidente, el casco sale despedido sin posibilidad de proteger el cerebro.

**EL USO DEL CASCO REDUCE LAS MUERTES EN UN TERCIO Y EVITA DOS DE CADA TRES LESIONES CEREBRALES.**



Conviene pues, que el docente haga reflexionar a los alumnos para que valoren los beneficios de llevar puesto el casco y los peligros por no llevarlo o llevarlo mal puesto. También, que tomen conciencia que son demasiados los adolescentes y jóvenes que pierden la salud o la vida por este motivo.

Finalizaremos la actividad con un ejercicio sencillo, pero que nos ayudará a evocar esa reflexión sobre la necesidad de percibir los riesgos si no usan el casco, que siempre vaya en la cabeza, que esté homologado y bien sujeto. *Ver página 309 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*

## Actividad 2: trabajo en grupo, análisis de los datos estadísticos

Como ya hemos utilizado y reflexionado los datos en la actividad anterior, ahora, de forma clara y resumida, el alumno puede ver en esta actividad, por una parte las ventajas y consecuencias del uso adecuado de un buen casco y, por otra parte, aprender a desarrollar ciertas actitudes y valores como ciclomotorista.

En el desarrollo de esta actividad, los alumnos recibirán por parte del docente o ellos mismos buscarán información sobre los tipos de cascos y sus características. Existen cantidad de webs que nos ofrecen todo tipo de información escrita y gráfica. Dependerá del tiempo y los recursos con los que se cuente, a sabiendas de que esta tarea se puede recomendar para realizarla en casa.

Al final de la misma y, a modo de resumen, se le presenta un cuadro con las normas a tener en cuenta a la hora de elegir y comprar un buen casco.

### EJERCICIO PRÁCTICO

*Ver página 310 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*
Se les pide a los alumnos que contesten a cuatro preguntas sencillas, sobre experiencias vividas o conocidas, sobre algún incidente o siniestro como ciclomotorista. Los que no tengan esta experiencia, pueden responder poniendo lo que ellos se imaginan que pudiera suceder.

El docente verá la conveniencia de establecer una puesta en común para propiciar la participación y analizar la respuesta, postura y soluciones que puedan aportar los alumnos.

# Actividad 3: la importancia de saber elegir un buen casco



En esta actividad, seguiremos persiguiendo los objetivos planteados para el uso apropiado y seguro del casco.

### Podemos iniciar la motivación proyectando el vídeo:

**VÍDEO 1:** ¡Nuestra salud y nuestra vida no tienen precio! Puedes ampliar información para elegir un buen casco (modelo, talla, precios) en:
https://www.youtube.com/watch?v=LSSkFXx56-M




Otra información sustancial e importante que deben conocer los alumnos es la relativa a la homologación del casco, como símbolo de calidad y de seguridad. Para que puedan conocer y tener argumentos sólidos a la hora de elegir un casco, le daremos información total sobre todos los que existen en el mercado.
*Ver página 312 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*

### Proyección de vídeo:

**VÍDEO 2:** No tiene buena calidad de imagen pero sobran las palabras porque deja muy claro cuáles son los resultados de un mal golpe en la cabeza:
https://www.youtube.com/watch?v=Ch-qQy_XtHA&feature=youtu.be



El docente puede ofrecer la posibilidad de que los alumnos aborden diferentes actividades o trabajos colaborativos, en pequeño o gran grupo, con el fin de que sean ellos los que tengan argumentos suficientes para tomar las decisiones, sabedores de que a las personas, cuando se le ofrecen cauces de participación y la toma de decisiones es personalizada, suelen implicarse más en los proyectos al tomarlo como algo suyo. Es decir, reflexionar, asumir e interiorizar para generar actitudes y valores de comportamientos adecuados y seguros. *Ver página 313 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*

**¡Usa siempre el casco! porque la salud y la vida de un ciclomotorista no tienen precio.**

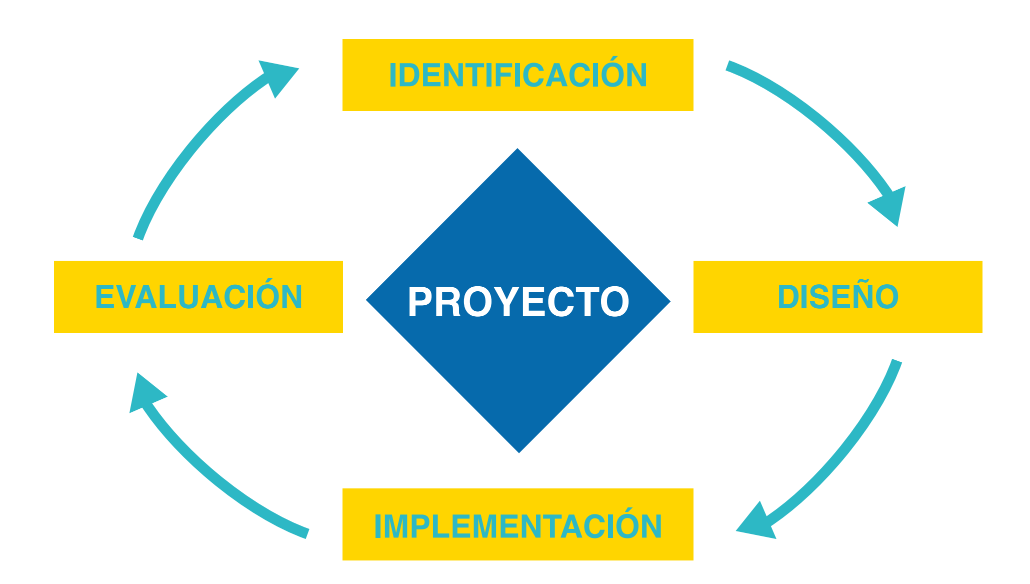
# Actividad 4: trabajo colaborativo, investigación sobre el uso del casco

En esta ocasión, para el desarrollo adecuado de la actividad, dividiremos a la clase en grupos pequeños, con el fin de potenciar la participación de todos y les propondremos que elijan una de las siguientes opciones, o nosotros mismos repartimos la tarea a realizar por cada uno de los grupos:

**a.** Buscar en Internet información sobre: clases y ventajas de los cascos, fotografías con conductas adecuadas o inadecuadas del uso del casco, selección de vídeos de ciclomotoristas.
**b.** Hacer un mural con diferentes tipos de casco y poner las características más importantes de cada uno de ellos. Alta, media, baja. Organizarlos por categorías, según su nivel de seguridad.
**c.** Realización personal o grupal: con una cámara de fotos o de vídeo, salir a la calle para grabar conductas diferentes de los conductores de ciclomotores.
**d.** Si tienen permiso para conducir ciclomotor, pueden incorporarle una cámara de vídeo en la parte delantera y grabar escenas de situaciones en tráfico real. Procurando que, al final, el vídeo no sea superior a un minuto y medio.
**e.** Realizar una investigación sobre las aportaciones de las Nuevas Tecnologías para la creación de un casco seguro e inteligente con navegador.

### PROCESO A SEGUIR A LA HORA DE REALIZAR EL TRABAJO ELEGIDO:

A modo de sugerencia, sobre todo para quienes estén menos relacionados con los procesos de las fases de un trabajo, ponemos algunos referentes.



Recomendamos al docente que, si no lo ha hecho antes, vea los referentes que se marcan en la Actividad del alumno, ya que se indican los posibles pasos del proceso en el trabajo y enlaces para recopilar mayor información. *Ver página 316 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*

Como siempre que se haya recopilado información o aportaciones de los alumnos sobre determinada cuestión, podremos sacar mayor partido si los invitamos a participar en una pequeña puesta en común.

# Actividad 5: dinámica de grupos, actividades sobre el casco

Esta actividad es sencilla e importante para ayudar a los alumnos, de forma comparada, a llegar a una actitud y valoración positivas hacia el uso del casco. *Ver página 322 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*

**a.** A lo largo de la historia, vemos cómo el ser humano, algunas plantas y ciertos animales, han utilizado sistemas diferentes y mecanismos de protección: los mineros, las tortugas… Los alumnos pueden dedicarse a buscar información al respecto.

**b.** Hacemos una puesta en común sobre las ventajas y desventajas que ofrecen los diferentes sistemas de protección. Ejemplo: lo que supone para una tortuga, para una castaña, para un guerrero y lo comparamos con el casco de un ciclomotorista.

**c.** Podemos formular ahora una pregunta clave: ¿Qué es más caro: pagar 50 euros por un casco o no tener bien protegida la cabeza? ¿Valoramos más el dinero o la salud y la vida?

### EJERCICIO

- Primero distribuiremos al grupo en subgrupos de no más de 4 alumnos.
- Visionarán los carteles que aparecen en esta unidad didáctica, sobre todo en la Actividad 9 de los alumnos.
- Elegirán un tipo de casco y reflexionarán sobre él.
- Escribir en qué medida ese casco elegido, protege o perjudica a quien lo lleva puesto y compararlo con el casco de un ciclomotoristas.

Al finalizar, un representante de cada grupo, leerá a los demás los resultados del trabajo de su grupo.

# Actividad 6: debate en grupo, a favor o en contra del uso del casco

Iniciaremos la actividad con un ejercicio muy sencillo, formando dos grupos y el docente hará de animador y moderador del debate.

- Unos defenderán, argumentarán y tratarán de convencer a los otros de las ventajas de usar siempre el casco.

- Los otros apostarán por la no utilización del mismo. No podemos olvidar que la recogida de información será fundamental a la hora de dar argumentos y mantener posturas.

Si disponemos de tiempo, lo mejor es que los alumnos buscasen antes información, pero si no fuera posible, ellos ya disponen de la información que se ha ido vertiendo a lo largo de esta Unidad Didáctica, en las actividades anteriores. que antes de hablar tenemos que tener la información. Ni que decir tiene que las ideas se defienden con argumentos y respeto.

# Actividad 7: hacia un casco más seguro e inteligente con Realidad Aumentada

Seguro que, para el mejor desarrollo de esta actividad, los alumnos van a sentirse atraídos por las posibilidades que les van ofreciendo las tecnologías con sus aplicaciones enfocadas a favorecer la información y la seguridad de los ciclomotoristas.

Las Tecnologías de la Información y Comunicación, están aportando cosas muy interesantes en diferentes campos profesionales y en cualquier campo de nuestra sociedad. También están llegando al mundo de los vehículos y a sus sistemas de seguridad, como es el casco para los motoristas.

Motorbike helmet with navigation system

Microdisplay

Light sensor

Electronic main board

Visor

Earphone

Battery

Microphone

Una vez más, trataremos de poner a los alumnos en el conocimiento e importancia del casco, ya que se está investigando constantemente sobre la manera de conseguir que sean más eficientes. En la actualidad, se sigue investigando en la mejora de los cascos y máxime para que nos puedan ofrecer toda la información sobre el conductor, su vehículo y posible localización del ciclomotorista que haya sufrido un accidente. Este casco inteligente se comunicará automáticamente, vía satélite, al 112, dará datos del lugar, la hora, el tipo de moto, inclusive los datos del conductor.

Qué duda cabe que estos datos permitirán a los profesionales de emergencias actuar con celeridad para localizar al accidentado, realizar el tratamiento y, si fuera necesario, el transporte al hospital más cercano. El plan de actuación y los recursos necesarios los llevarían preparados de antemano. Recordemos a los alumnos que los primeros momentos después de un accidente son esenciales para evitar males mayores y poder salvar, incluso, la vida.

Seguro que este tema les interesará al ver el casco inteligente que se les presenta en el gráfico y estarán bien motivados si le ofrecemos la posibilidad de que busquen más información o si se la podemos facilitar nosotros.

### Les podemos facilitar la tarea y a tomar contacto con este tipo de casco, en los siguientes enlaces:

• Skully AR-1, el casco para motociclistas de la era digital. Poco a poco la tecnología va llegando a los objetos cotidianos. Ahora llega el turno del casco maxi-tecnológico, el Skully AR-1, que incorpora un completo conjunto de avances técnicos que le convierten en el casco de moto más sofisticado del momento. (dura 2:26 minutos). **https://www.youtube.com/watch?v=nSGWDouYy0A**

• La última creación de DCA Design ha concebido un casco con dos cámaras y un visor en el que se proyectan imágenes como si de un 'head-up display' se tratara. Editado por Autopistas.es, Dura 1:55 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=6zQI_K5OEAs**

# Actividad 8: los mitos sobre el casco, ¿verdad o mentira?

Este será un tema que despertará el interés y motivación de los alumnos, que pensarán que es utilizado por unos como broma, como escusa por otros y como buen método eficaz de seguridad por muchos.
El objetivo fundamental es, insistir una vez más, para que los alumnos no se olviden e interioricen que el casco es una de las mejores aportaciones para la prevención. En España obligatorio y no diferente a Europa o indiferente.

El tema de los mitos no deja de ser anecdótico, pero todos estos bulos que vamos a mencionar, están muy extendidos entre la población y los adolescentes y jóvenes pueden considerarlos válidos. Conviene, pues, que los alumnos estén al corriente para tratar de pasarlos por el filtro de la lógica, para que puedan discernir los errores y la falta de argumentación.




### MITO 1: EL CASCO REDUCE LA VISIÓN.

**FALSO:** Un casco puede que reduzca la visión hacia abajo y no puedas ver el tablero de instrumentos, sobre todo uno integral. Pero esto no es tan vital, porque tu visión debe centrarse en la carretera y en lo que pasa en ella, y ahí cualquier casco ofrece un campo de visión de casi 210º, con lo que no interfiere en la conducción.

### MITO 2: EL CASCO NO ME DEJA OÍR EL TRÁFICO.

**FALSO:** Un casco reduce el sonido ambiental, pero no lo elimina por completo, con lo que cualquier sonido sigue estando ahí. Además, los cascos te protegen del ruido del viento. Otra cosa muy distinta es que vayas escuchando música y a todo volumen.

### RECUERDA QUE EL CASCO:

- Es obligatorio para el conductor y acompañante.
- Si el acompañante no lo lleva, el responsable es el conductor.
- NO llevarlo supone una sanción grave de 200 euros.
- **PERO, SOBRE TODO: que el casco te protege, cuida tu salud y puede salvarte la vida.**

### MITO 3: EL CASCO ME RECALIENTA LA CABEZA.

**FALSO:** Si llevas una protección de espuma de poliestireno aislante que precisamente evita cualquier transmisión de calor entre la carcasa externa y el interior. Lo que pasa es que muchos asocian la situación vivida en un atasco en la que pasas calor, respiras humos y el sol te pega durante un buen rato.

**MITO 4: NO NECESITO PONERME EL CASCO PARA MOVERME POR LA CIUDAD O EN TRAYECTOS CORTOS.**

**FALSO:** Existe mucho más riesgo circulando por la ciudad que en carretera abierta. Hay muchísimos más objetos contra los que puedes chocar. Además existen muchos más conductores que te rodean, por lo que la incertidumbre de que ellos también respeten las normas y puedan acabar chocando contra ti son mucho más altas. Así que ya sabes, siempre tienes que llevar el casco puesto.

**MITO 5: LOS CONDUCTORES CON CASCO TIENEN MÁS ACCIDENTES.**

**FALSO:** Precisamente las estadísticas dicen que los conductores que llevan casco tienen menos accidentes y que los cascos de colores brillantes o muy visibles como el blanco o el rojo sufren menos accidentes porque se hacen más visibles.

**MITO 6: EL CASCO AFEA.**

**CIERTO:** Pero no del todo. Puede afear la imagen narcisista de algunos, pero por encima de eso debería estar la belleza de una buena salud y de la vida. Porque un buen golpe sin el casco te puede dejar marcado para siempre. Luego, se trata de un tema de elección de prioridades.

En la Actividad del alumno todos los mitos van acompañados de una imagen que podremos utilizar para comentar, reforzar las actitudes frente a esos mitos y sacar algunas conclusiones.

Al final de la actividad, los alumnos podrán hacer un ejercicio de reflexión, de opinión, y de toma de postura, contestando a cuatro preguntas que se les formulan. *Ver página 321 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos.*






# Actividad 9: recursos didácticos sobre el casco

Además de todos los recursos que ya se han ofrecido en la Unidad, ahora tendremos a nuestra disposición otros para el docente o de los alumnos, en función al interés y tiempo disponible:

**a.** Cinco carteles *Ver página 322 de la Unidad Didáctica 4 para los alumnos,* que han sido utilizados por la DGT en indiferentes campañas, para tratar de sensibilizar y concienciar a los conductores de ciclomotores y motocicletas sobre las ventajas que aporta la utilización adecuada de un casco para la salud y la vida de los conductores.











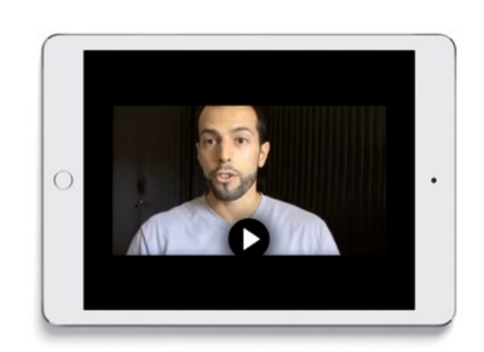





Estos carteles pueden servirnos para analizarlos de forma individual o grupal. Igualmente se ofrecen los enlaces con unos cuantos vídeos relacionados con el tema y que puedan ser utilizados en cualquier momento, sobre características, generalidades y campañas.

**b.** Vídeos relacionados con este tema y que puedan ser utilizados a criterio de los docentes, no sólo para que los visionen, sino también para motivar, repasar, ver casos y hechos, y que los alumnos puedan ir sacando sus conclusiones para mejorar sus actitudes y posicionamientos frente al uso del casco:

1. Características y partes de un casco integrado: dura unos 12 minutos, pero es muy interesante para poder elegir un buen casco integral. **https://www.youtube.com/watch?v=Oepn6dmIXfA&feature=youtu.be**



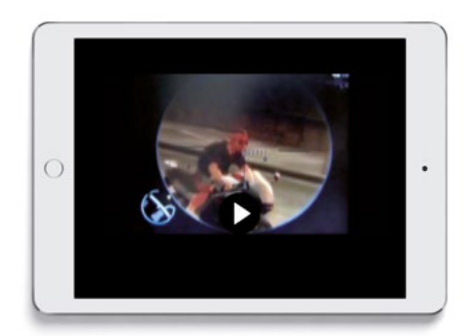
2. Generalidades legales sobre el ciclomotor y el casco que la Policía Local de Chipiona utiliza como repaso general: **https://www.youtube.com/watch?v=zjbxNqF5oGc&feature=youtu.be**




3. Campaña DGT: el casco es la vida: **https://www.youtube.com/watch?v=y40Zp6gsuZI&feature=youtu.be**



4. Campaña DGT: no podemos ponernos el casco por ti: **https://www.youtube.com/watch?v=jEQvxYW3ejk&feature=youtu.be**



5. Vídeo realizado por alumnas de 1º de bachillerato para concienciar a sus compañeros sobre la necesidad y conveniencia de utilizar siempre el casco, incluso en los trayectos cortos. Presenta una dura realidad con dureza. Dura 2:16 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=bfMBSspVJVA**



A continuación se presenta el cuestionario realizado para la evaluación de los alumnos sobre esta Unidad Didáctica. Después se presenta también la misma prueba de evaluación, pero con las respuestas y los posibles comentarios que pueda servir de ayuda al docente.

# La evaluación de la Unidad Didáctica

Nombre:…………………………....... Apellidos: …………………....…………… Fecha: ...............................

1. ¿Cuál es la mayor consecuencia negativa que puede acarrear un accidente para un ciclomotorista?
.........................................................................................................................................................

2. ¿Qué parte del cuerpo es la que soporta mayores consecuencias  cuando un ciclomotorista sufre un accidente grave? ¿Por qué?
.........................................................................................................................................................

3. Completa: la mejor manera de proteger la cabeza de un ciclomotorista es usar …………. que siempre debe ir bien …………. Usar el casco reduce en un …. la posibilidad de morir y en dos tercios …………………………………………………….

4. De la siguiente lista de palabras, elige las que tengan que ver con la seguridad de un buen ciclomotorista: *Conocer - percibir - responsabilidad - velocidad - casco - arriesgado - respetuoso - amistad - prudencia.*
.........................................................................................................................................................

5. ¿Qué consecuencias graves puede generar un accidente de ciclomotor?
.........................................................................................................................................................

6. ¿Por qué crees que es importantísimo usar un buen casco y llevarlo siempre que subas al ciclomotor puesto en la cabeza y bien sujeto? ..........................................................................................................

7. ¿Por qué cuando se conduce un ciclomotor en ciudad o en trayectos cortos hay que ponerse el casco? Da al menos, tres razones. ..........................................................................................................................
.........................................................................................................................................................

8. ¿Crees que  afea tu cara por llevar puesto el casco cuando conduces el ciclomotor? Razona tu respuesta y da algún argumento. .............................................................................................................................
.........................................................................................................................................................

9. Escribe las letras que corresponden a las opciones más apropiadas a la hora de elegir un buen casco:
a. Que sea caro.
b. Que sirva para evitar que me pongan una multa.
c. Que tenga colores claros y vivos.
d. Que me quede bien holgado.
e. Que no lleve visera.
f. Que me quede bien ajustado.
g. Que tenga buen sistema de sujeción y cierre seguro.
h. Que pese poco.
.........................................................................................................................................................

10. Pon delante de cada frase, una F (Falso) y una V (verdadero):

............ El casco no es obligatorio en ciudad.
............ En un ciclomotor siempre pueden ir dos personas.
............ Debo cambiar de casco si se ha golpeado fuerte en una caída.
............ La multa por no llevar puesto el casco puede llegar a 200 euros.
............ El casco siempre ha de estar homologado.
............ Si conduzco un ciclomotor puedo saltarme un stop o ceda el paso, pero lo haré con mucho cuidado de que no venga nadie.
............ Cuidar bien la mecánica y los elementos del ciclomotor es señal de seguridad.
............ No es obligatorio pasar la ITV para los ciclomotores, pero sí es aconsejable.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1 EJERCICIO PARA LA REFLEXIÓN Y PARA COMPLETAR

1. Responsabilidad.
2. los riesgos  o peligros.
3. el casco.
4. homologado.
5. sujeto.
6. codo.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 3 EJERCICIO DE COMPRENSIÓN

1. Fallecimiento.
2. Lesiones muy graves de cerebro y cara.
3. 42% y 69%
4. Integral, porque protege cráneo y cara, es el más seguro, pesa menos, aísla de ruido y aire.
5. Que sea homologado y no sirva sólo para quitar las posibles multas.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

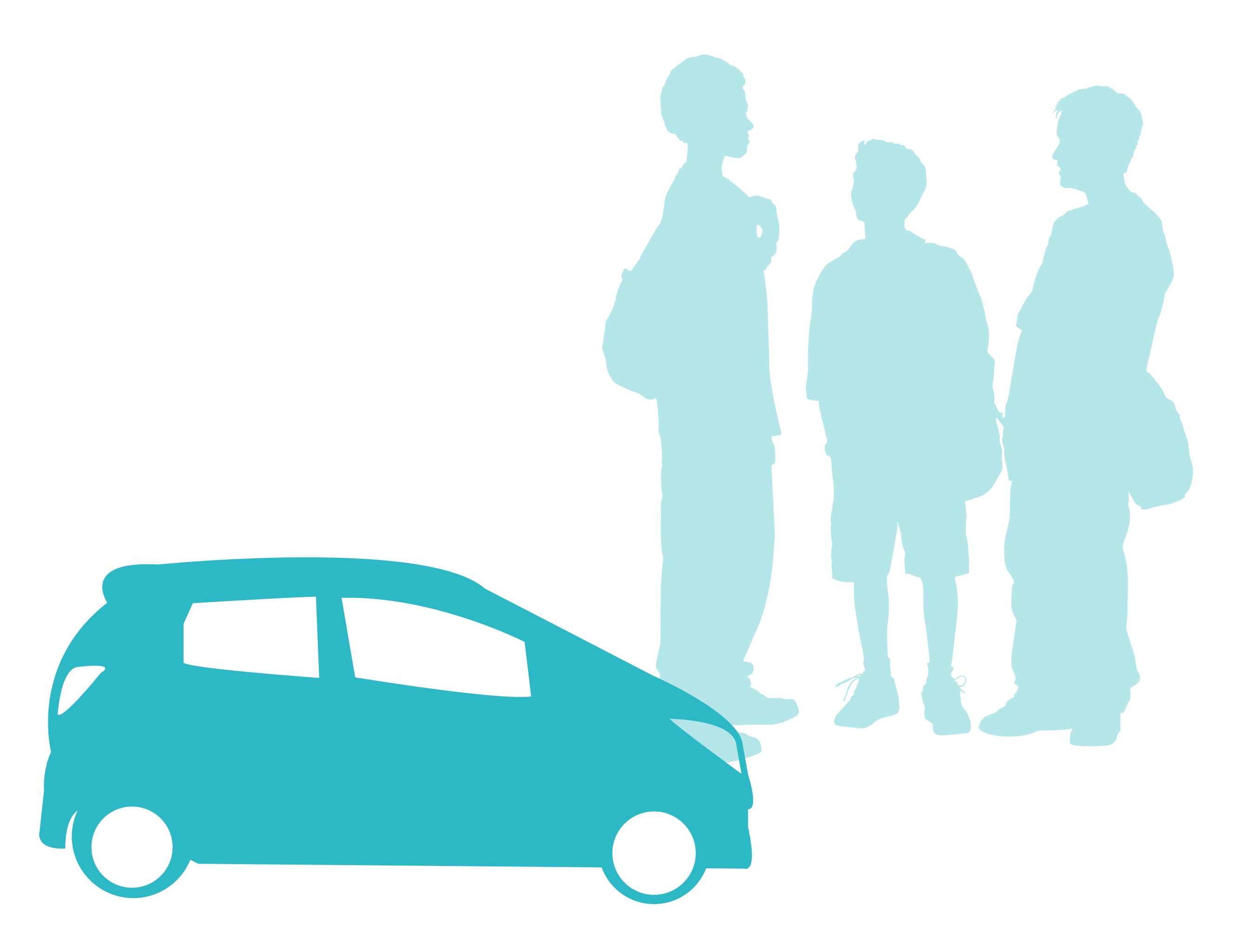
1. Causa de lesiones graves o leves y en lagunas ocasiones la muerte.
2. El cráneo y dentro de él el cerebro que es el más delicado.
3. El casco un tercio y las lesiones cerebrales dos tercios.
4. Percibir-responsabilidad-casco-respetuoso-prudencia.
5. Lesiones cerebrales, fractura en clavícula, rodilla, tobillos, fémur, quemaduras en la cara, brazos, cara…al rozarse contra el suelo.
6. El casco nos protege el cerebro, la cara, los ojos, las mandíbulas. También de lesiones graves e incluso, en algunas ocasiones de la propia muerte.
7. Hay más posibilidades de caerse o de que te caigan.
   También existen más obstáculos de posibles lesiones: bordillo, postes de semáforos, farolas, e incluso atropellos de otros conductores que se saltan los semáforos o hacen malas maniobras.
8. Por encima de la fealdad de la cara y de las molestias debe estar siempre nuestra salud y la propia vida. Un golpe serio sin casco puede ser muy peligroso afearnos para siempre.
9. c-d-f-g-h.
10. F-F-V-V-V-F-V-F.

UNIDADES DIDÁCTICAS PARA EL DOCENTE




# EL CINTURÓN DE SEGURIDAD SALVA VIDAS. ¡Abróchate a la vida!

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

El cinturón es el elemento más importante para conseguir la seguridad pasiva de todos los ocupantes de un vehículo, porque actúa como freno ante la inercia del cuerpo en caso de impacto o vuelco del vehículo. A pesar de lo que puede parecer, el cinturón no sirve para que los pasajeros no se muevan en caso de choque, sino para que amortigüe su deceleración...
Además, el cinturón no es un elemento aislado, sino que forma parte de un conjunto de seguridad con los otros sistemas principales de retención: los airbags, la posición adecuada del asiento (Posición de unos 90º) y la altura apropiada del reposacabezas; ya que estos últimos elementos de seguridad pueden no servir si no se lleva abrochado correctamente el cinturón. De hecho hay muchas personas que piensan que ahora con tantos airbags, no hace falta ponerse el cinturón. Todo lo contrario, el conjunto de sistemas de retención actúan como un equipo compacto en favor de la seguridad de los ocupantes. Como resalta la campaña llevada a cabo en el Reino Unido para insistir que el cinturón debe ir siempre bien puesto como señal de abrazarse a la vida.




En esta actividad tendremos la oportunidad de razonar, comprender y apreciar, junto con los alumnos, las bondades que nos ofrecen los sistemas de retención, que superan con creces, las posibles molestias. Una vez mentalizados, intentaremos crear actitudes positivas, valores y hábitos para usarlo en todo momento y desde el mismo instante en que subimos al vehículo, de manera tal, que nos acostumbraremos a usarlo y ponerlo de forma inconsciente.
Llamaremos también, a que todos jueguen una responsabilidad compartida, para que sean capaces de avisar y recordar que se lo pongan cuando alguien se haya olvidado.

## TRABAJAREMOS DE MANERA ESPECIAL:

- Las consecuencias derivadas de no llevar puesto el cinturón, mediante el conocimiento de casos que conozcan, de estadísticas y de razonamientos.
- Desarrollaremos en ellos actitudes y valores de respeto, responsabilidad y colaboración para que todos los que se suban a un vehículo, lo primero que hagan sea colocarse bien el cinturón.
- Mostraremos las peculiaridades y ventajas de usar diferentes cinturones, según los anclajes que lleven y según de lo coloque cada cual.
- Animaremos a que nunca busquen escusas posibles para no ponérselo.
- Reforzaremos su motivación y compromiso de uso con actividades lúdicas y vídeos relacionados.

Como buenos educadores, no trataremos de convencer a nadie, pero sí de ayudarles a que comprendan bien todos los beneficios y perjuicios, para que sean capaces adquirir actitudes, valorar el uso del cinturón y de tomar decisiones propias en favor de su seguridad y la de los demás, pues en caso de impacto o vuelco, una persona sin cinturón actuará como un “torpedo” contra el resto de ocupantes, posibilitando salir despedido del vehículo o lesionando a los demás.

# Programación Didáctica de la Unidad

Esta programación se ha hecho con el ánimo de facilitar la tarea del docente, pudiendo ser sustituida o modificada en cualquier momento para adaptarla a las características del grupo.

## OBJETIVOS GENERALES

**a.** Conocer los tipos y mecanismos del cinturón de seguridad.
**b.** Conocer las consecuencias de no utilizarlo o su mala utilización.
**c.** Valorar las ventajas e inconvenientes de su uso.
**d.** Eliminar las falsas justificaciones para no ponerse el cinturón.
**e.** Constatar, analizar, valorar y sacar conclusiones sobre el uso del cinturón.
**f.** Generar actitudes y valores positivos para usar siempre el cinturón como medida de seguridad.

## LOS CONTENIDOS

- El concepto y clases de cinturones.
- Las estadísticas generales sobre accidentalidad relacionada con el cinturón.
- La normativa actual sobre el uso del cinturón.
- Las excusas que se suelen poner para no colocarse el cinturón.
- Las personas exentas de ponérselo y el nuevo Reglamento.
- Las razones de fuerza para llevar siempre puesto el cinturón.
- El trabajo en grupo y de investigación para concienciarse del problema y fomentar el uso del cinturón.

## LAS COMPETENCIAS BÁSICAS

- **Competencia lingüística:** mediante el aprendizaje de nuevo vocabulario y las técnicas del debate para fomentar la comunicación.

- **Competencia matemática:** mediante la utilización de estadísticos y técnicas de investigación.

- **Competencia social:** al observar, constatar e intercambiar datos para la mejora de este problema social sobre el uso del cinturón.

- **Competencia de aprender a aprender:** a través de la observación de los hechos y la toma de posturas y posicionamiento frente al uso del cinturón.

## LAS ACTITUDES Y VALORES

En esta Unidad Didáctica se pretende generar actitudes y valores positivos para el fomento del uso del cinturón. Concienciaremos debidamente a los alumnos y les animaremos a que apuesten por el uso del cinturón, convencidos de que es una excelente medida para evitar males mayores, dado el caso de que les ocurra un accidente.

De igual modo, fomentaremos los valores de: responsabilidad, prudencia, confianza y de una actitud positiva y preventiva en defensa de la salud y de la vida.

## LA METODOLOGÍA

Para el desarrollo de esta Unidad Didáctica hemos diseñado 4 actividades, pensando que pueden facilitar el logro de los objetivos, contenidos, competencias, actitudes y valores expuestos en esta programación. Esto no impide que cualquier profesor pueda realizar todas, que algunos generen sus propias actividades y que las realicen de acuerdo al tiempo o necesidades de los alumnos.

Consideraremos a los alumnos como elementos activos y participativos de su proceso de enseñanza y aprendizaje. Serán motivados, en todo momento, mediante las actividades, recursos y entornos motivadores y atractivos. Recurriremos al trabajo colaborativo (individual, pequeño grupo) y a pequeños trabajos de investigación.

En cada una de las actividades, se aportan algunos vídeos y PDFs de contenidos diversos con el fin de que el docente pueda tener más recursos por si quiere profundizar más en este tema.

El desarrollo de la Unidad podrá ser realizado a criterio del docente en cuanto a su contenido, secuenciación y temporalización, conforme a los intereses y adaptaciones al grupo de alumnos.

## LOS RECURSOS DIDÁCTICOS

Por una parte, recurriremos a los recursos físicos que nos facilita el propio centro educativo, el entorno para observar las actitudes y comportamientos de los conductores en el uso del cinturón.

En otras ocasiones dispondremos de los recursos gráficos: las señales de tráfico y los carteles de divulgación, así como los que puedan crear los propios alumnos.

Y en otros momentos, podremos utilizar los recursos audiovisuales: la cámara de fotos, vídeos o las conexiones a internet.

También podremos solicitar recursos, a través de ponernos en contacto con el Coordinador/a de Educación Vial, en la Jefatura Provincial de Tráfico, bien sean para pedir su ayuda, orientación y apoyo, o bien para que nos facilite material apropiado para esta u otras actividades.

## LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Siempre que realicemos algún tipo de evaluación, como hemos hecho en la prueba final que presentamos, habrá que tener en cuenta los siguientes criterios:

- Que sea capaz de  adquirir el concepto de cinturón y de las variedades o clases.
- Que conozca las estadísticas generales sobre accidentalidad relacionada con el cinturón.
- Que adquiera el conocimiento general de la normativa actual sobre el uso del cinturón.
- Que sea capaz de reflexionar y argumentar sobre las excusas que se suelen poner para no colocarse el cinturón.
- Que valore y reflexione sobre las personas exentas de ponérselo y el cambio aportado por el nuevo Reglamento.
- Que sea capaz de exponer argumentación sobre las razones  de fuerza para llevar siempre puesto el cinturón.
- Valoración del trabajo en grupo y de investigación para concienciarse del problema y fomentar el uso del cinturón.

## LA EVALUACIÓN

Al final de esta unidad, se adjunta una prueba de evaluación final para los alumnos, sobre los objetivos, contenido, actitudes, valores y competencias que se han pretendido conseguir. Esta prueba se podrá cumplimentar en cada ordenador, completarla y enviarla por mail al profesor o fotocopiarla para contestarla sobre papel. También se adjunta un solucionarios de respuestas a las actividades y ejercicios desarrolladas.

# Actividad 1: los datos estadísticos sobre accidentalidad relacionados con el uso del cinturón

Como hemos venido haciendo en las Unidades anteriores, recurriremos a los datos ofrecidos por el Anuario Estadístico de la DGT, ya que las estadísticas nos dan información esencial para poder justificar las intervenciones y, así, proponer también algunas vías y estrategias preventivas para evitar siniestros o para poder mejorar la situación. Lo malo de las estadísticas puede ser, que sólo se queden en cifras escalofriantes y las dejemos a un lado, pensando que esos datos sólo son de otros y que nunca nos afectarán a nuestros familiares y a nosotros mismos.

En este sentido, es importante que demos a  conocer a los alumnos estos datos, ya que ponen de manifiesto que hay muchas personas (incluso de estas edades) que no cumplen las normas y que pierden la salud o la vida por no realizar una acción, tan sencilla como ventajosa, consistente en ponerse el cinturón siempre que se suba a un vehículo.

Es posible que alguno de los alumnos conozca algún accidente y las consecuencias del mismo. Sería bueno que brevemente lo comentase delante de sus compañeros. También el docente, puede narrar o llevar recortes de prensa de algún accidente que haya ocurrido en su ciudad o en las inmediaciones, pues lo cercano siempre se toma en mayor consideración y con mayores dosis de realismo.

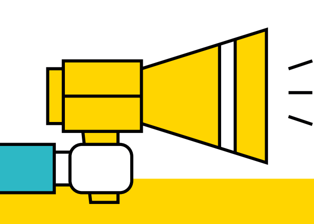
**El 22% de los fallecidos en vías interurbanas, usuarios de turismo no utilizaban el cinturón de seguridad y este porcentaje aumentaba al 32% en las vías urbanas.**

En las actividades del alumno, resaltaremos lo más significativo y le pondremos de manifiesto estas cifras, que se podían haber evitado o reducido a más de la mitad, por el simple hecho de haber llevado colocado siempre el cinturón de seguridad.

## EL CINTURÓN DE SEGURIDAD ES UNO DE LOS INVENTOS QUE MÁS VIDAS HA SALVADO

*Ver página 334 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*
Podemos visitar la Unidad Didáctica del alumno para repasar los datos que se le ofrecen y destacar aquellos que más nos intereses. Después de que los alumnos hayan visto estos datos, podemos formularles una pregunta directa y permitir que algunos opinen sobre ella.

**¿Usas siempre el cinturón de seguridad? ¿Qué razones pueden existir para que haya personas que no se lo abrochen? ¿Has pensado que también es posible que algún día seas tú quien forme parte de estas estadísticas?**



**¡RECUERDA!**
*Si todos asumiéramos el nivel de efectividad del 50% del casco y del cinturón de seguridad, si todos los usuarios implicados en accidentes hubiesen hecho uso de dichos dispositivos, habría habido* ***161 fallecidos menos*** *en 2016. El 22% de ellos no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Una acto tan sencillo como es el de "hacer un clic" para evitar tantas muertes.*

Continuaremos abordando la Unidad Didáctica con el desarrollo de otras actividades que nos faciliten el proceso para la consecución de los objetivos planteados y lograr que el uso del cinturón sea un hábito saludable para todos.

# Actividad 2: una información general sobre el cinturón y los sistemas de retención

No es mala idea iniciar la actividad unificando criterios sobre: la definición de "cinturón de seguridad", destacando lo esencial:

- Su función es sujetar, proteger a los ocupantes en caso de colisión o vuelco.
- Minimiza las heridas.
- Es obligatorio ponérselo siempre.
- Impide que salga despedido del vehículo o que golpee a los demás.
- No se debe llevar flojo, pues los tensores son imprescindibles para ser eficaces.
- Nunca sustituye al airbag.
- Los mayores deben contribuir a ser ejemplo de los más pequeños y también estar pendientes de que todos estén en su sillita o Sistema de Retención Infantil. (SRI).

Se puede iniciar la actividad, potenciando la motivación e interés hacia el tema, poniéndoles un vídeo cortito sobre la importancia y obligatoriedad del cinturón.
https://www.youtube.com/watch?v=-CUIZxEOIW8&feature=youtu.be



Después del visionado, pediremos a los alumnos que contesten a estas preguntas.
Lo podrán hacer en el ordenador o por escrito, si las llevamos fotocopiadas:

1. ¿Qué excusas suelen poner los conductores para no ponerse el cinturón cuando son pillados por la policía?
   R= Me he olvidado, iba cerca, siempre me lo pongo…

2. Además del cinturón de seguridad, ¿Qué otros dos factores inciden más en el riego de morir en un accidente?
   R= alcohol y velocidad

3. Llevar puesto el cinturón, ¿En qué porcentaje reduce la posibilidad de morir en un accidente?
   R= 50%

4. Una silla de niño mal colocada o sin colocar, ¿En qué proporción multiplica el riesgo de que muera el menor?
   R= multiplica por 4 veces más.

5. ¿Qué multa nos pueden poner por no llevar puesto el cinturón?
   R= 200 euros




**Las ventajas de usar el cinturón.** *Ver página 336 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*

## TRABAJAREMOS CON LOS ALUMNOS PARA INSISTIR EN QUE:

- Comprendan los beneficios de usar siempre el cinturón, sobre todo cuando se supera la velocidad de 20Kms/h. A mayor velocidad, mayores riesgos para la salud y la vida.
- En los asientos traseros también hay que ponérselo.
- El asiento más seguro es el que está situado detrás del piloto.
- Los delanteros son hasta 8 veces más peligrosos (pese a que todos quieren ir en ellos).
- Analizaremos y hablaremos sobre la infografía.

## VÍDEOS DISPONIBLES PARA MOTIVAR, REPASAR O REFORZAR ACTITUDES, VALORES Y COMPORTAMIENTOS:

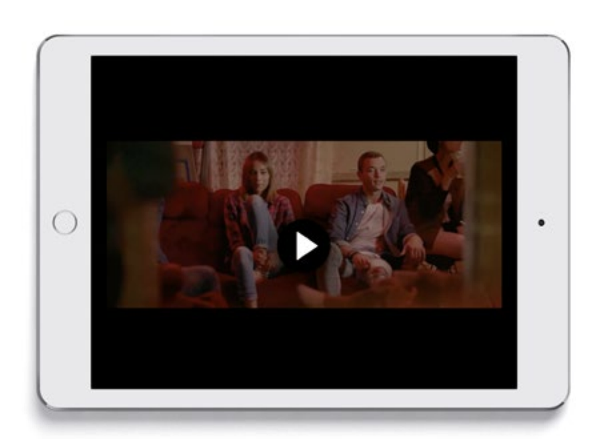
Podemos finalizar con alguno de los siguientes vídeos:

Los alumnos disponen en su actividad varios vídeos con enlaces directo. El docente podrá hacer uso de los mismos acudiendo a ellos desde allí o con los enlaces que se le ofrecen a continuación:

**VÍDEO 1:** sobre los sistemas de retención (dura 0.30 segundos). La DGT con esta campaña, trata de concienciar a todos, especialmente a los padres, de la necesidad y ventajas que tiene llevar a los pequeños bien sujetos y en su sistema de retención (sillita) para salvarles de lesiones y proteger su vida. Ayuda a que todos los pequeños de la familia lo lleven siempre bien puestos.
**https://www.youtube.com/watch?v=2QTh4z7Gyf0&feature=youtu.be**




**VÍDEO 2:** el primer beso. Campaña uso del cinturón. (Dura 1:28). Aparecen escenas muy duras, pero sin cinturón no hay excusas. El pasajero que no se puso el cinturón, provocó todos los daños a los que iban a su lado. **https://www.youtube.com/watch?v=KDql64HfFDQ&feature=youtu.be**



Como se puede comprobar, en esta actividad no hay ningún ejercicio de autoevaluación o de control. El docente aprovechará momentos determinados para propiciar el diálogo, las opiniones y la toma de decisiones para incrementar el uso de los cinturones y los SRI.

# Actividad 3: el uso correcto, los beneficios y la obligatoriedad del cinturón

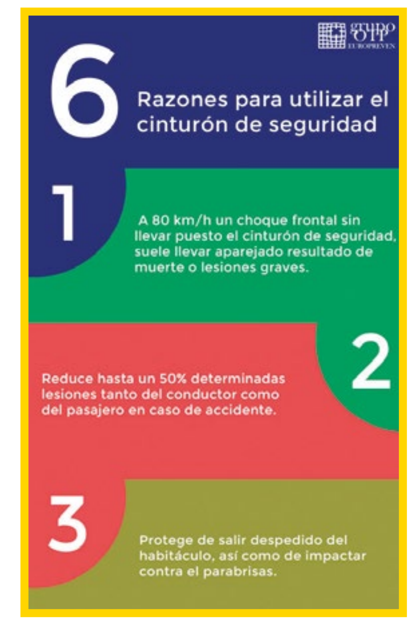
Comenzamos esta actividad con el vídeo que expone la manera correcta de colorase el cinturón.
Se trata de un vídeo editado por El País (2016), sobre la importancia de la correcta colocación para evitar lesiones o para que no deje de ser eficaz: (Duración de 2:10 minutos).
**https://elpais.com/elpais/2016/08/24/buenavida/1472025934_062037.html**

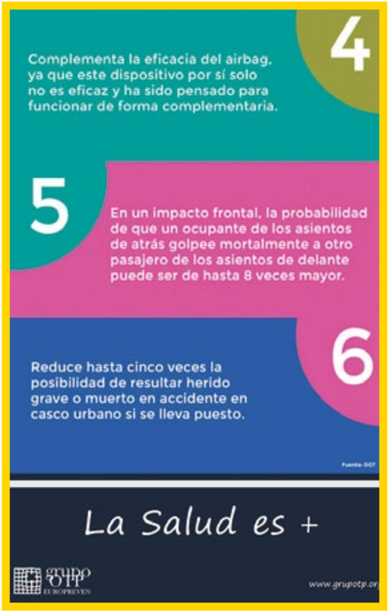


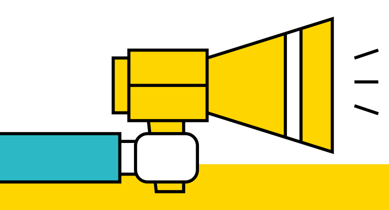
Después de comentar con los alumnos el vídeo, insistiremos una vez más en la necesidad y conveniencia para la seguridad de los más pequeños (sus hermanos menores de 12 años o que midan menos de 135 centímetros), que deben ir en asientos traseros y con los SRI que les correspondan.
*Ver página 338 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*

Resulta importante el resumen de consejos y razones para realizar una buena apuesta por el uso del cinturón. Los consejos aparecen en la actividad del alumno y las razones quedan expuestas en el cartel de esta actividad. Ambas nos servirán para que las repasemos y comentemos con los alumnos. Solamente estos dos apartados nos darían cancha suficiente para realizar varias sesiones y actividades de todo tipo. Esto quedará en manos de cada uno de los docentes.

*Ver página 339 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*





**¡RECUERDA!**

*El dato objetivo que nos facilita la DGT indica que si llevamos el cinturón de seguridad bien puesto, en caso de siniestro, disminuye a la mitad la probabilidad de fallecimiento. En los vuelcos, por añadidura, su eficacia es aún mayor y reduce el riesgo de muerte en un 77%.*

*El cinturón de seguridad reduce en un 90% el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza, así como un 75% menos en la posibilidad de sufrir heridas, fracturas y lesiones de otro tipo. En caso de alcance, el sistema de retención reduce a la mitad la probabilidad de muerte o de heridas graves.*

# Actividad 4: variedad, características de los cinturones de seguridad y el efecto submarino

Será interesante y positivo que los alumnos conozcan los diferentes tipos de cinturones y sus características, pues en determinados momentos, deberán elegir y tomar decisiones. Por Ejemplo: si hay una excursión de la clase y el autobús que se va a utilizar solamente tiene cinturones de dos puntos de anclaje. La mejor opción sería que el centro hubiese pedido uno con cinturones de tres anclajes., pues la seguridad de los alumnos es prioritaria. Se presentarán todos los modelos y se comentarán las ventajas e inconvenientes

## MODELOS DE CINTURONES

*Ver página 340 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*

La relación entre ellos es de calidad, seguridad y precio, conforme aumenta el número de anclajes. ¿Tiene precio la seguridad?

- Cinturón de dos puntos de anclaje
- Cinturón de tres puntos de anclaje
- Cinturón de cinco puntos de anclaje

### Cinturón de dos puntos de anclaje:

Es el que se coloca sobre las caderas del pasajero. Se sigue utilizando principalmente en los aviones y en algunos autobuses. Se ha criticado por causar la separación de la espina lumbar, causando a veces parálisis (conocida como “síndrome del cinturón de seguridad”), por lo que no es recomendable.

**Recomendación: ¡Procura no subir a un autobús que no lleve cinturones o que lleve solamente el cinturón de dos puntos de anclaje. Mejor siempre el que lleve tres puntos de anclaje.**

### Cinturón de tres puntos de anclaje:
Incluye un cinturón en la parte baja del vientre y otro cinturón que cruza, yendo de un punto de anclaje en el primero, a otro punto sobre el hombro del pasajero.

### Cinturón de cinco puntos de anclaje:
Es el más seguro, pero más caro, se suelen utilizar en sillas para niños y en coches de competición. Es como el de tres puntos, pero añadiendo dos más para otro cinturón que cruza.

Al final de la actividad está incluido un tema que, sin duda, llamará la atención de los alumnos, pero que el docente debe aprovechar para desvelar los riesgos que supone este efecto, denominado submarino.

### EL EFECTO SUBMARINO
*Ver página 341 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*

El efecto submarino consiste en que el cuerpo, si no está bien sujeto por el cinturón, presiona el asiento hacia abajo y, ante una frenada fuerte o un golpe, llega a deslizarse por debajo de la banda abdominal del cinturón de seguridad y se queda sin protección. Esta situación es muy peligrosa por tres razones:

• Primero, deja que el cuerpo continúe su movimiento hacia adelante y, por ello, aumenta el riesgo de chocar contra el volante o el salpicadero.

• Segundo, permite que el cinturón presione sobre una parte blanda del cuerpo (el abdomen), lo que puede ocasionar lesiones internas graves.

• Tercero, el deslizamiento del cuerpo puede hacer que te estrelles contra la parte baja del habitáculo sufriendo graves lesiones (sobre todo fracturas en las piernas). Para evitar todo ello, además de los mecanismos que eliminan o limitan la holgura del cinturón (pretensores), se hacen modificaciones en la estructura interior del asiento. La parte delantera de la banqueta o lugar donde nos sentamos forma una pequeña rampa, que hace más difícil que el cuerpo se desplace hacia adelante y hacia abajo.

## Actividad 5: debate sobre las excusas para llevar puesto el cinturón de seguridad

Normalmente cuando se ponen escusas suele suceder que la decisión no ha pasado los filtros del razonamiento y, en consecuencia, tiene pocos puntos donde sustentarse. Hay excusas muy extendidas que se consideran verdades absolutas y que están en contra de las medidas de seguridad de los viajeros.
*Ver página 342 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*

### ¿Cómo podemos organizar esta actividad?:

Los alumnos deben estar al corriente de estas malas prácticas y que las comprendan para no actuar así y aconsejar a sus familiares a que nunca las hagan. Se exponen, de forma general, a los alumnos, sin comentarios, ni argumentaciones, después se organizará el debate.

## INFORMACIÓN GENERAL

### FALSOS PRETEXTOS PARA NO USAR EL CINTURÓN



- Es molesto: aprieta, roza, me hace sudar…
- Si en un accidente se incendia el coche, no me permitirá salir.
- Si no me ve la policía, no pasa nada.
- En ciudad y en los trayectos cortos no hay que ponérselo.
- Nunca lo llevo y nada me ha pasado.
- El airbag ya me protege mejor que el cinturón.
- Sólo me lo pongo en autovías y autopistas.
- En los asientos traseros no es necesario.
- Me lo pongo por miedo a la multa.

### DEBATE EN GRUPO

Distribuimos a la clase en pequeños grupos (uno de ellos hará de moderador) y a cada grupo le asignamos una de las excusas que se suelen poner para evitar el cinturón de seguridad.
Daremos oportunidad para que cada miembro del grupo de su opinión y argumentación en favor o en contra.

Qué opinión y argumentos puedes esgrimir sobre alguna de las tres causas excusas que exponen algunos para no ponerse el cinturón?

- Me aprieta y me molesta.
- En los recorridos cortos no es necesario y no hay peligro.
- NO es necesario porque el coche ya lleva airbag (Bolsa de aire) y me protege igual.

Una vez terminado el trabajo en pequeño grupo, nos reuniremos con todos y escucharemos las posturas tomadas encada uno de los grupos.

# Actividad 6: investigación de campo sobre la no utilización del cinturón y de los sistemas de retención infantil

Podemos proponer a los alumnos la organización de un trabajo de campo sobre la NO utilización del cinturón en la ciudad donde residimos.

Lo haremos en pequeños grupos y después presentaremos los resultados a los demás. Para lo cual, el docente tendrá que establecer los grupos y las dinámicas para todo el proceso de la actividad, cuidando siempre la seguridad de todos.

### PROCESO A SEGUIR:

- Que en esta observación, se elija el punto adecuado y seguro y se observen a los 25-50 ó 100 vehículos que lleguen.
- Prepararemos una ficha de recogida de datos (como la que presentamos arriba), el bolígrafo y la cámara de fotos/vídeo, por si alguno quiere ir grabando.

- Elegiremos un punto de la ciudad que tenga afluencia de tráfico: un cruce, un supermercado, una feria ...
- Nos distribuiremos bien los lugares para poder observar sin peligro, sin molestar y con claridad, a las personas que van dentro y NO llevan colocados los cinturones.
- Anotaremos las observaciones obtenidas en la ficha de datos.
- Una vez finalizado el proceso de recogida de datos, nos reuniremos para agrupar todos en una ficha.
- Pasaremos los datos a una tabla de frecuencias. Podemos aplicar diferentes estadísticos: porcentajes, medias, correlaciones con edad o el sexo ...
- Haremos representaciones gráficas.
- Sacaremos conclusiones y prepararemos un pequeño informe.
- Presentaremos el trabajo al resto de la clase.

Se ofrece ya, en la actividad del alumno, todo el trabajo estructurado para que los alumnos y docente sepan todo lo que hay que hacer en cada fase: preparación, ejecución: ficha de recogida de datos, incorporar los datos, tratamiento, análisis y elaboración de un informe.

| VIAJEROS SIN CINTURÓN | ASIENTOS DELANTEROS | ASIENTOS TRASEROS | TOTALES SIN CINTURÓN |
|---|---|---|---|
| Hombres | | | |
| Mujeres | | | |
| Menores | | | |
| Totales | | | |

Posteriormente, este trabajo nos pueda servir para exponer los informes de cada uno de los grupos ante todos los compañeros.

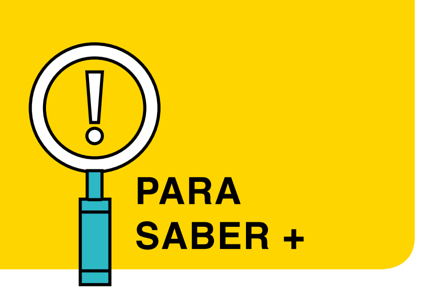
# Actividad 7: desarrollo de la creatividad y las cualidades artísticas sobre el uso del cinturón

Ahora, los alumnos tendrán la posibilidad de ser creativos y artistas.
Podemos organizar en la clase un concurso de carteles que resalten las ventajas y la necesidad de usar siempre el cinturón de seguridad. Puede ser de un eslogan, un dibujo, o un cartel verboicónico, al estilo de los que se le han dado en su Unidad Didáctica. *Ver página 344 de la Unidad Didáctica 5 para los alumnos.*

Para ello, en su actividad les presentamos dos posibles modelos, sobre todo para quienes son menos creativos, con el fin de que puedan participar sin quedarse bloqueados.
Como en todo concurso que se precie, habrá que establecer las bases y animar a los alumnos para elaborarlas y publicarlas.

Sería muy interesante que participaran todos, pues más que los dibujos o las técnicas, lo importante serán las ideas expresadas en esas frases, dibujos o carteles, pero con mensajes profundos. Al final, con los trabajos podemos hacer una exposición en la clase o pasillos, con el fin de recordar o de hacer partícipes al resto de los compañeros.

*Posiblemente estés interesado en saber más cosas relacionadas con el cinturón de seguridad. Si este es tu caso, puedes acceder fácilmente a un recurso de la DGT que lleva por título: cinturón de seguridad, Sistemas de retención infantil. Se trata de una Guía Didáctica que presenta, de forma amena y resumida, todos los detalles más importantes sobre el cinturón de seguridad y los sistemas que deben llevar los menores de edad o peso para ir muy seguros cuando se desplazan en un vehículo. El enlace es:* http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/cinturon_seguridad.pdf

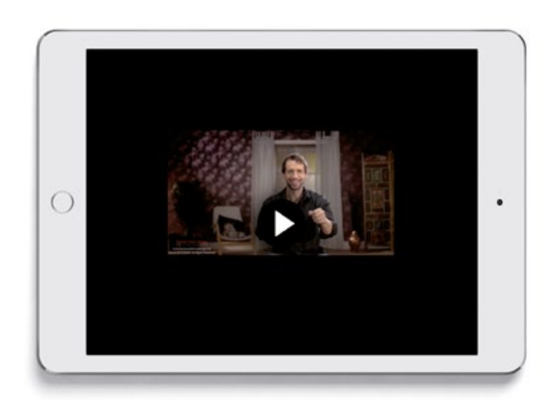



# Actividad 8: otros vídeos de interés sobre el cinturón de seguridad

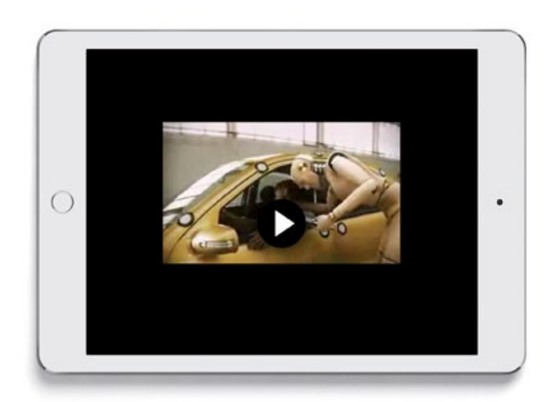
Para que el docente pueda tener algunos recursos más que los ofrecidos hasta ahora, se aportan algunos más que pueden servir para confirmar las ventajas que nos brinda el uso del cinturón.

Aprovechemos en todo momento la oportunidad de generar en los alumnos actitudes, valores y comportamientos positivos y aunar fuerzas entre todos, para conseguir que nadie viaje en un vehículo sin utilizar adecuadamente los cinturones de seguridad, como sinónimo y garantía de salud y defensa de la vida.

**VÍDEO 1:** Recientemente se hizo famoso por su belleza, imaginación y mensaje, el anuncio sobre el cinturón "Abraza la vida". Se puede ver en: **www.embracethis.co.uk**



**VÍDEO 2:** Los dummies nos ofrecen una visión sobre el uso de los cinturones de seguridad.
**https://www.youtube.com/watch?v=GTl1HmjoZTc&feature=youtu.be**



**VÍDEO 3:** Podemos ver lo que pasa cuando vamos sin cinturón:
**https://www.youtube.com/watch?v=vLB0F7xFjZo&feature=youtu.be**



Aconsejamos que antes de proyectar cualquier vídeo, el docente vea antes, pudiendo preparar para cada uno de ellos alguna actividad y no solamente dejarlo en el simple visionado.

# La evaluación de la Unidad Didáctica

Te adjuntamos una prueba sencilla de evaluación final sobre los objetivos, contenido, actitudes, valores y competencias que se han pretendido conseguir con esta Unidad Didáctica.

Nombre:........................................ Apellidos: ............................................. Fecha: ...............................

1. Según las estadísticas, ¿en qué vías se utilizan menos los cinturones de seguridad? ¿Urbanas o interurbanas? ¿Por qué crees tú que ocurre eso?

.........................................................................................................................................................

.........................................................................................................................................................

2. ¿Quién es el responsable de pagar la multa si no llevamos puesto el cinturón de seguridad?
   a. El conductor    b. El que no lleva puesto el cinturón    c. La mitad cada uno

.........................................................................................................................................................

3. La velocidad es un factor importante de riesgo. Sabemos que a mayor velocidad hay mayor peligro. ¿A partir de qué velocidad, si no llevas puesto el cinturón, puedes tener lesiones muy graves e incluso la posibilidad de fallecer?

.........................................................................................................................................................

4. Si un compañero/a tuyo presumiera de que nunca se pone el cinturón y que nunca le ocurrió nada, ¿Qué argumentos o razones utilizarías para demostrarle que está en un error?

.........................................................................................................................................................

5. Te pedimos que nos comentes cuál es tu postura personal sobre el uso que haces del cinturón: si lo pones o no y por qué. ¿Qué argumentos sueles tener frente a la postura que has tomado?

.........................................................................................................................................................

6. Demuestra tu creatividad. Piensa en un eslogan propio que propicie y anime a tus compañeros a usar siempre el cinturón como medida de salud y defensa de la vida.

.........................................................................................................................................................

7. Completa las frases que corresponden a cada una de las siglas:

DGT: ..........................................................................................................................

OMS: .........................................................................................................................

SRI: ...........................................................................................................................

8. Completa el texto:

Abrocharse el .................................. es una buena medida de ........................................, que previene e incluso ................................ Hay que ................................ y bien ................................ El cinturón de seguridad es ..............................para todos.

9. ¿Qué asientos son más seguros?

Delanteros .........Traseros ..........ambos son seguros..........

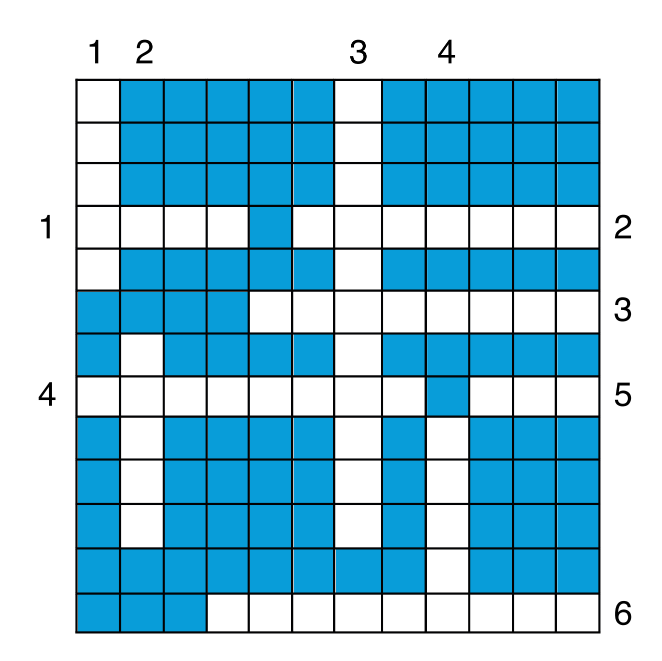
10: Realiza el crucigrama siguiente:

Verticales

1. Armadura para defender la cabeza de ciclistas y ciclomotoristas.
2. Sistema de cinturón de mayor seguridad de mayor número de anclajes.
3. El cinturón lo han de llevar todos los pasajeros y es un deber, luego es…
4. Para mayor seguridad, el asiento del coche ha de ir en ángulo (al revés).

Horizontales

1. Onomatopeya del abrochado del cinturón de seguridad.
2. Sistema de retención infantil.
3. Los asientos más seguros en un coche.
4. Sistema de retención obligatorio para todos los viajeros.
5. Siglas de la Dirección General de Tráfico.
6. Efecto que consiste en que el viajero pueda deslizarse por debajo del cinturón.



## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Vías urbanas: pensamos que no hay problema en los trayectos cortos. Utilizamos más el coche.
2. El que vaya sin cinturón puesto.
3. A 50 ó más km/h
4. Es obligatorio, es un riesgo para tu salud y tu vida, puede causar daño a los demás, puedes salir despedido del coche, puedes ser sancionado…
5. Respuesta libre.
6. Respuesta libre.
7. Dirección General de Tráfico. Organización Mundial de la Salud. Sistemas de Retención Infantil...
8. Cinturón, seguridad, lesiones, la muerte. Ponérselo, abrochado, Obligatorio.
9. Los traseros.
10. Verticales: 1. Casco 2. Cinco 3. Obligatorio 4. Recto.
    Horizontales: 1. Clic 2. Sillita 3. Traseros 4. Cinturón 5. DGT 6. Submarino.




# LAS DISTRACCIONES FAVORECEN EL RIESGO DEL ACCIDENTE.

## ¡Siempre atentos!



# Índice

# Presentación de la Unidad Didáctica

Las distracciones en los usuarios de las vías son un factor de riesgo muy importante, que propicia demasiados problemas de convivencia  y son la causa de muchos siniestros. Los jóvenes y adolescentes no se libran de los despistes como peatones y conductores de bicicletas, patines o ciclomotores, pues el uso de los teléfonos y de los demás  utensilios tecnológicos favorece estas conductas disruptivas cuando son usadas paralelamente con el uso de las aceras y de las vías.



Algunos reconocen que, a veces, cuando cruzan una calle no miran para ver si vienen los coches o si el semáforo está en verde, y que cruzan totalmente distraídos. Son los denominados peatones tecnológicos. No son conscientes que, con esta actitud, el riesgo de sufrir o de provocar un accidente se dispara. La falta de atención disminuye con el uso estos distractores y la posibilidad de llevarse un susto o sufrir un accidente se incrementa por cuatro.

Esta Unidad Didáctica tratará de plantear el problema de las distracciones, ayudar a los alumnos a que perciban los riesgos que ocasionan y la posibilidad de que pueda finalizar en un siniestro.



Como hemos ofrecido en el índice, la Unidad Didáctica se desarrolla a lo largo de 6 actividades, de las cuales el docente las podrá usar en su totalidad o de forma parcial, en la medida que puedan servirle para conseguir los objetivos que se plasman en la Programación.

Partiremos del concepto de "distracción", en la actividad 2, les presentaremos la toma de conciencia de este problema en base a las estadísticas sobre accidentes, en la tercera actividad se presentarán las distracciones como principales causas del accidente, después en la 4 se hará referencia directa a las distracciones con el móvil y el uso de la bicicleta o ciclomotor, en la actividad 5 realizaremos un taller experimental sobre el móvil y consecuencias de su uso al conducir y, finalmente terminaremos con un repaso para fortalecer la toma de conciencia, la percepción de los riesgos y los inconvenientes de usar el móvil paseando o conduciendo, de manera que puedan modificar sus comportamientos si asimilan que el móvil y el uso de las vías y vehículos, es incompatible.

**Los móviles y el uso de los auriculares elevan significativamente los niveles de distracción y pueden convertirse en un riesgo si los usamos cuando caminamos por las calles de nuestra ciudad, por las carreteras o cuando conducimos una bicicleta o un ciclomotor.**

# Programación Didáctica de la Unidad

## OBJETIVOS GENERALES

**a.** Percibir el riesgo que implican las distracciones como peatón, ciclista o ciclomotorista.
**b.** Conocer los datos estadísticos y las consecuencias de las distracciones.
**c.** Ampliar los conceptos teóricos de atención y distracción
**d.** Identificar los elementos, factores y actitudes que provocan las distracciones.
**e.** Valorar los peligros que puede ocasionar el uso del móvil y cascos usándolos como peatón, ciclista o ciclomotorista
**f.** Experimentar el efecto y consecuencias de simultanear varias acciones cuando vamos como peatones o conduciendo la bicicleta o el ciclomotor.

## LOS CONTENIDOS

- El concepto de atención, concentración y distracción.
- Las consecuencias de las distracciones.
- El desarrollo de actitudes, valores y competencias como peatón, ciclista o ciclomotorista.
- Investigación y experimentación sobre este tema.

## LAS COMPETENCIAS BÁSICAS

- **Lingüística:** ampliación del vocabulario y de la expresión oral y escrita.

- **Matemática:** utilización de la estadística en la pequeña investigación.

- **Aprender a aprender:** mediante los ejercicios de experimentación causa-efecto.

## LAS ACTITUDES Y VALORES

Seguiremos trabajando las actitudes de atención, prevención, percepción del riesgo, comportamientos adecuados y los valores de prudencia, responsabilidad y respeto hacia las señales y al resto de usuarios de las vías en las calles y aceras…

## LA METODOLOGÍA

Para el desarrollo de esta Unidad Didáctica, nos basaremos en la realización de las cuatro actividades propuestas, para el logro de los objetivos, competencias y actitudes/valores.

Lo haremos considerando a los alumnos como elementos activos y participativos de su proceso de enseñanza y aprendizaje, motivándoles en todo momento con actividades, recursos y entornos motivadores y atractivos. Recurriremos al trabajo colaborativo (individual, pequeño grupo) y la realización de pequeños trabajos de investigación.

En esta Unidad hemos aportado la Actividad 4, con el fin de que los alumnos puedan experimentar sensaciones, efectos y causas a la hora de realizar actividades de forma simultánea, con el fin de que vean la relación que tienen con la atención que se necesita.

El desarrollo de la Unidad podrá ser realizado a criterio del docente en cuanto a su contenido, secuenciación y temporalización, conforme a los intereses y adaptación al grupo de alumnos.

## LOS RECURSOS DIDÁCTICOS

Necesitamos pocos recursos para poder desarrollar esta actividad adecuadamente: el móvil que puedan llevar los alumnos, los vídeos que hemos seleccionado y, si se hace la experiencia en la pista, se precisarán unas cuantas  bicicletas o un ciclomotor. Podemos contar con la colaboración de una autoescuela o con la policía local cuando exista en el municipio.

## LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN

A la hora de ir desarrollando, tanto la evaluación procesual, como la prueba final escrita, tendremos en cuenta los siguientes criterios:

- Que sepan percibir el riesgo que implican las distracciones como peatón, ciclista o ciclomotorista.
- Que conozcan los datos estadísticos y las consecuencias de las distracciones.
- Que amplíen información sobre los conceptos de atención y distracción.
- Que sepan identificar los elementos, factores y actitudes que provocan las distracciones.
- Que sepan valorar los peligros que puede ocasionar el uso del móvil y cascos, usándolos como peatón, ciclista o ciclomotorista.
- Que realicen experimenten los efectos y consecuencias al  simultanear varias acciones cuando van como peatones, conduciendo la bicicleta o el ciclomotor y que sepan sacar conclusiones o propuestas para poder mejorar el nivel de atención.

## LA EVALUACIÓN

A continuación, se presenta la prueba de evaluación para los alumnos sobre la Unidad y el docente, tendrá a su disposición el corrector con las respuestas de cada prueba prueba.

# Actividad 1: ¿qué entendemos por distracción?

Comenzar definiendo el concepto de "distracción" para llegar a comprender los diferentes niveles que una persona puede alcanzar y compararlos con sus antónimos: atención y concentración, como elementos favorecedores, puede ser adecuado para que comprendan la necesidad de la atención y los inconvenientes de las distracciones o despistes.




Aunque la imagen de la campaña de la DGT se refiere a los conductores en general, el docente hará ver a los alumnos que también están incluidos los peatones, viajeros y conductores de monopatines, bicicletas, ciclomotores… y que siempre es preciso usar las vías y los vehículos con la máxima atención, porque el más mínimo despiste puede ser suficiente para ocasionar una tragedia, en definitiva, tomar conciencia que ser peatón, viajero o conductor es una profesión de riesgo.

## EJERCICIO 1: reflexionar y analizar

Ayudaremos a reflexionar sobre las pérdidas de atención y los agentes causantes de las mismas, así como a que ellos mismos puedan ir aportando alternativas que favorezcan la atención. Para ello iremos analizando uno a uno cada apartado del siguiente recuadro causante de los posibles despistes:

### Tenemos pérdidas de atención, en mayor o menor grado cuando:

- Hablamos por el teléfono, subir o bajar el volumen ...
- Comer o beber, sobre todo cuando actuamos como conductores.
- Buscar cualquier tipo de objeto que se necesite.
- Ir cantando o hablando alto con otros de los pasajeros, pues despistamos al conductor.
- Ir mirándose en el espejo retrovisor.
- Llevar los auriculares puestos que nos restan información auditiva del entorno.
- Ir grabando vídeos, haciendo fotos o selfie.
- Dejarnos llevar por la inercia de los demás, si la acción es o no correcta.
- Desviar nuestra atención hacia otros temas, problemas o situaciones.

Es fácil deducir las consecuencias que pueden derivarse cuando un ciclista, ciclomotorista o peatón van despistados al usar las vías públicas. En muchas ocasiones se traducen en un simple susto y, en otras, en algo más grave o muy grave.

## EJERCICIO 2: proyección de un vídeo

No se ha encontrado un vídeo que trate sobre los comportamientos aplicados directamente a los ciclistas, ciclomotoristas o peatones. Como alternativa, ofrecemos el vídeo de una campaña inglesa en TV, sobre el mal uso del móvil cuando una joven va conduciendo. Dura 4:16 minutos para representar la cruda realidad y las consecuencias trágicas de un simple despiste ocasionado por el uso inapropiado del móvil.

El vídeo mencionado tiene una duración de 4:16 minutos.
**https://www.youtube.com/watch?v=HS4NLN8C0O8&feature=youtu.be&has_verified=1**



Es posible que algunos suelten la carcajada al ver el impacto. Esto indicará que no se han percibido del riesgo que lo ha ocasionado o, simplemente, que piensan que eso no ocurre en la realidad. La mayoría se quedarán impactados y será difícil que reaccionen inmediatamente. Pese a todo, podemos dedicar un tiempo para que comenten sus sensaciones o ideas, y aporten algunas conclusiones para evitar que, conductas como estas que hemos visto, se repitan. Porque las consecuencias son, casi siempre, dolorosas.

**EJERCICIO 3: comprensión, análisis y toma de decisiones:**

Con este ejercicio podemos terminar la Unidad Didáctica pasando unas preguntas sobre el vídeo que acaban de ver en el ejercicio anterior. V*er página 359 de la Unidad Didáctica 6 para los alumnos.*

**Evitar el uso de dispositivos tecnológicos o 'smartphones', caminar en sentido contrario a la circulación de los vehículos o no realizar cambios bruscos de dirección, invadir la calzada, cruzar con el semáforo en rojo, esperar a cruzar encima del bordillo… son algunas de las recomendaciones para evitar atropellos de peatones.**

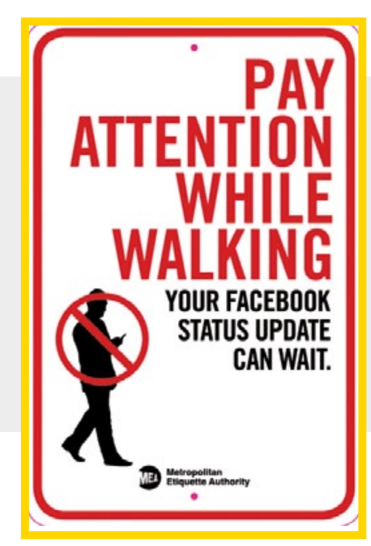
# Actividad 2: estadísticas sobre los accidentes por distracción

Presentemos a los alumnos las ventajas y desventajas del uso de las tecnologías en el ámbito de la movilidad segura. El hecho de que el uso del móvil se haya masificado, sobre todo entre adolescentes y jóvenes, no deja de ser una revolución positiva para el acercamiento a la información, para favorecer la comunicación y las relaciones sociales. Sin embargo, se está constatando que, la sobredosis de información que reciben o transmiten y el mal uso de estos aparatos tecnológicos, puede ocasionar, en determinadas circunstancias, ciertos riesgos o problemas en la circulación; en nuestro caso, este mal uso del móvil puede actuar como un elemento favorecedor de las distracciones, y, en consecuencia, como el causante de accidentes y todas las secuelas negativas que de ellos puedan derivarse.

## EJERCICIO 1: Toma de conciencia a partir de algunas estadísticas

Las personas nos despistamos más en las carreteras que en las ciudades, pese a tener en estas últimas más elementos distractores. La proporción es del 45% en las vías interurbanas y del 34% en las urbanas. Pero, las distracciones están presentes en un 39% de los accidentes donde hay víctimas. ¡Demasiado riesgo, al mínimo despiste!

**EL 98% DE LOS ACCIDENTES DONDE EL PEATÓN ES EL CULPABLE ESTÁN CAUSADOS POR EL MAL USO DEL TELÉFONO MÓVIL.**
**(FUNDACIÓN MAPFRE)**




La verdad es que, los conductores y peatones tenemos muchos elementos que propician estas distracciones o focalización de la atención: el cansancio, los problemas, el sueño, la rutina de la calzada, cualquier elemento de dentro o fuera del vehículo, llamadas de atención, despistes… Se podría decir que el déficit de atención nos acompaña desde que nacemos. Por eso, debemos considerar que las consecuencias pueden ser nefastas. Porque se pueden producir en décimas de segundo y en el tráfico, esto es demasiado tiempo. Un pequeño despiste y ya tenemos el accidente.

**Evitar el uso del móvil y prestar mucha atención mientras caminamos o conducimos y atender el móvil en otros momentos.**

## EJERCICIO 2: proyección del vídeo

Está grabación está realizada con un simulador que reproduce la frenada de un coche, graba la cara de reacción del peatón infractor y emite unos mensajes de concienciación para cambiar esa mala conducta. Los mensajes que se derivan son:

- Una pequeña acción/infracción puede tener consecuencias grandes.
- No asuma el riesgo de tener la muerte en frente.
- Cruce respetando los semáforos.

https://www.youtube.com/watch?v=BsWrHu3iUW8



El docente trabajará bien las actitudes y valores que garanticen los comportamientos adecuados y seguros, pues lo cierto es que los peatones y los conductores de bicicleta o ciclomotor tampoco nos libramos de circular despistados cuando usamos los cascos o el móvil para whatsapear, escuchar música, jugar o para consultar alguna información. Compartir actividades que reclaman atención y concentración, no son compatibles con la seguridad vial. Esta simultaneidad no es tarea fácil, porque un mínimo despiste nos puede salir demasiado caro.

### Recordemos a los alumnos el Reglamento:

Según el Reglamento General de Circulación, no está permitido circular en bicicleta utilizando el teléfono móvil o haciendo uso de uno o varios auriculares. Además de los riesgos que se corre, el incumplimiento de esta norma conlleva el pago de una multa de 200 euros. Tampoco está permitido cruzar una calle de forma antirreglamentaria, sin respetar las normas y señales, lo que puede suponer una sanción de hasta 60 euros.

## EJERCICIO 3: repaso y fortalecimiento de actitudes, valores y comportamientos

Será conveniente, pese al poco tiempo disponible, hacer reflexionar a los alumnos sobre el **dilema: coste-beneficio** como consecuencia de simultanear el móvil al caminar o conducir. Recordemos que, la mejor manera de evitar un accidente o de pagar una sanción, es prevenir para no infringir. Porque, si los euros son importantes, lo que está en juego es la salud de los demás y la nuestra. Bajar la atención y concentración, incluso como peatón, puede ocasionar algún accidente.

Pediremos a los alumnos que contesten a las siguientes preguntas, de forma oral o escrita y, después, pueden servirnos para exponer algunas opiniones.

## EJERCICIO DE REPASO:

En los accidentes con víctimas, las distracciones aparecen con un ……..%.

La mejor manera de evitar las distracciones como peatones o conductores es estar siempre …………………
……………………………………………………………………………………………………………………

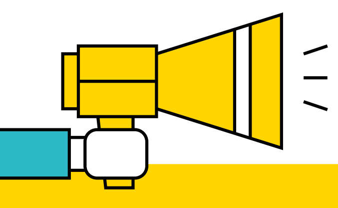
El enemigo mayor que produce distracciones en los peatones se llama …………………………………………
……………………………………………………………………………………

Al circular en bicicleta o ciclomotor, no está permitido el uso de elementos distractores como el uso de…………………….. y el de los ……………………………………………

La imagen con texto en inglés de la actividad 2 dice: ……………………………………………………………
……………………………………………………………………………………………………………………

No estar atento, es perder la noción de la consciencia, del tiempo y del espacio, así como la carencia de información necesaria para tomar las decisiones oportunas. Este es uno de los factores de mayor riesgo para poder sufrir un siniestro vial.

## EJERCICIO 4: repaso y fortalecimiento de las normas básicas para potenciar actitudes y valores y evitar las distracciones



**¡RECUERDA!**

- *Como peatón o conductor siempre el nivel de atención debe ser alto y constante.*
- *Evitar las distracciones es sinónimo de seguridad. ¡Ojo al cruzar las calles o carreteras!*
- *El móvil facilita las distracciones cuando circulamos como peatón, ciclista o ciclomotorista.*
- *No asumamos riesgos innecesarios y accidentes que se pueden evitar previamente.*
- *Elevemos los niveles de atención en condiciones adversas: nocturnidad, lluvia, niebla, humo…*
- *Mejor prevenir que lamentar los fallos por falta de atención.*

# Actividad 3: Elementos y actitudes que favorecen las distracciones

Es adecuado insistir y demostrar a los alumnos que este factor de riesgo, provocado por las distracciones, no se lo deben tomar a la ligera. Despistarse o no ir atento, es más fácil de lo que se imaginan y las consecuencias, no siempre se quedan en un susto.

Por eso, le proponemos hacer una reflexión sobre las causas o factores que impiden mantener la atención constante, cuando vamos por las calles como peatones, ciclistas o conduciendo un ciclomotor:

1. Los despistes, hasta el punto de poder olvidar que se va conduciendo, cruzando una calle o paseando.
2. No percibimos los posibles riesgos que se corre como peatón, ciclista o ciclomotorista.
3. Usar el móvil para llamar, responder, whatsapear...
4. Haber consumido alcohol u otras drogas.
5. Ir leyendo o consultando un mapa mientras conduces o caminas.
6. Ir fumando cuando conduces la bicicleta o el ciclomotor.
7. Perder de vista la calle por la que circulas y desviar la vista hacia otros espacios.

## EJERCICIO 1:

Intentar que los alumnos reflexionen y opinen sobre cada uno de los siete despistes que hay en el recuadro.

**Por ejemplo:**
Despiste 1ª: pedir que describan algunos despistes que suelen tener y cómo se podían haber evitado.
Despiste 2ª: que citen algunos despistes que tienen como peatones, ciclistas o ciclomotoristas y las consecuencias que se pueden derivar.
Y de este modo, podremos ir presentando todos o algunos de los siete mencionados.

El objetivo es que ayudemos a que los alumnos sean conscientes de estos riesgos derivados del déficit de atención, serán candidatos ideales para provocar o sufrir un accidente.

### EJERCICIO 2: diálogo y reflexión

Una vez más, con este ejercicio, tendremos la oportunidad de que los alumnos puedan profundizar más en la importancia de prevenir las distracciones.
En la Unidad Didáctica del alumno se le señala la referencia del proceso a seguir en este pequeño trabajo de recopilación de información sobre las distracciones y su incidencia en los peatones, en los ciclistas o en los ciclomotoristas.

- Recoger más información sobre los elementos distractores de los que hemos hablado y dedicar un tiempo personal a leer y reflexionar sobre la información recopilada.
- Reunirse en pequeños grupos para que cada uno exponga un resumen de la información recogida, sus experiencias.
- Sacar unas pocas conclusiones más significativas aportadas en el grupo.
- Realizar una puesta en común de toda la clase o gran grupo, donde un representante de cada grupo vaya informando al resto.
- Intentar obtener unas conclusiones generales y posibles acciones con vistas a la mejora de actitudes y comportamientos frente a las distracciones.

Como acto final, podemos acceder al apartado de RECUERDA en la Unidad Didáctica del alumno, que lo vayan leyendo algunos alumnos en voz alta o dar un tiempo para que lo lean en silencio y que el que quiera haga alguna aportación. V*er página 364 de la Unidad Didáctica 6 para los alumnos.*

## Actividad 4: las distracciones por el uso del móvil si conduces una bicicleta o ciclomotor

Como ya hemos mencionado, conviene que los alumnos sean conscientes de los peligros a los que se enfrentan cuando caminan, conducen una bicicleta o un ciclomotor. Peligros que se incrementan si comparten conducir con usar el teléfono. Pese a todo, podremos encontrarnos con alguno que presuma de que eso no es cierto, porque él puede hacer fácilmente las dos cosas a la vez y nunca le ha pasado nada. Por supuesto que lo podrá hacerlo mil veces y no ocurrirle nada, pero lo que está infravalorando es su nivel de riesgo y, con esta actitud, las consecuencias son posibles.

### EJERCICIO 1:

**Te recordamos que si utilizas el móvil conduciendo, tendrás problemas como estos:**

- Acumularás falta de atención y concentración.
- Perderás la noción del espacio y del tiempo en el que está situado.
- Serás incapaz de mantener tu control, la velocidad y el uso apropiado de los mecanismos del vehículo.
- No verás adecuadamente las señales y será más fácil cometer las infracciones.
- Tendrás más problemas para hacer las maniobras al llevar una mano ocupada.
- Podrás tener desviaciones en la trayectoria o invadir otros carriles de la vía.
- **PREVENIR ES INVERTIR.**
- **Aleja de ti las distracciones cuando caminas o conduces.**

Los expertos nos señalan los momentos más peligrosos cuando usamos un teléfono mientras conducimos la bicicleta o el ciclomotor.

**Estos son los cuatro momentos de mayor riesgo si utilizas el móvil y conduces:**

- Al recibir la llamada: la sorpresa, buscar el teléfono, conectarlo ...
- Si llamas o escribes: la atención selectiva va al teléfono y te olvidas del resto.
- Durante la conversación: te centrarás en ella, te olvidarás de las señales y de todo lo que te rodea, tardarás en controlar y reaccionar ante algún imprevisto.
- Al finalizar la llamada para colgar y guardar el teléfono, estarás realizando tres acciones muy difíciles de compaginar con la tarea de conducir.

Al final, trabajaremos contra la teoría de los hechos consumados a la que suelen recurrir nuestros alumnos, faltos de reflexión, argumentos y razones:

**"Hemos hecho mal uso del móvil muchas veces y no nos ha pasado nada".**

Esta constatación, sin fundamento alguno, no es indicador o razón suficiente para pensar que nunca nos va a ocurrir. ¡Estas cosas no solamente suceden a los demás, también nos pueden pasar a nosotros!

## EJERCICIO 2:

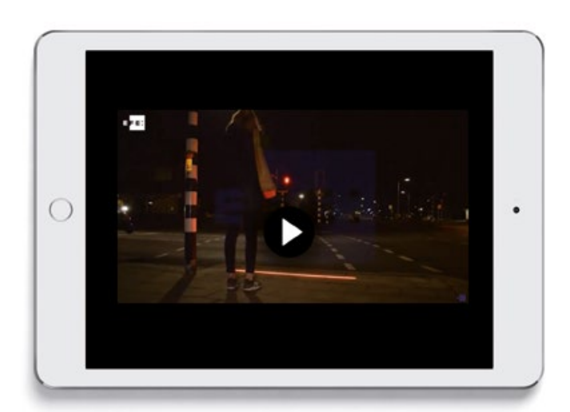
Con carácter voluntario podemos presentarles la Guía que ofrecemos en el apartado PARA SABER MÁS, con el fin de que la conozcan y al consulten si ese fuera su interés.

*Puedes buscar información en internet o bien consultar con el enlace de la Fundación Mapfre que nos facilita un PDF con una información bastante completa y eficaz sobre este tema:*
https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/smartphone-peatones_tcm1069-224137.pdf




## EJERCICIO 3: proyección del vídeo

El "semáforo en el suelo" para peatones y cada vez va siendo más frecuente en otras ciudades.
**https://www.youtube.com/watch?v=ExHSMIp7wS8**



El objetivo es reforzar la seguridad de aquellos peatones que caminan mientras usan su teléfono móvil, internet u otros aparatos electrónicos con pantalla táctil.

# Actividad 5: taller de experimentos sobre los efectos de las distracciones

Presentamos dos actividades experimentales para contrastar los efectos que producen las distracciones en determinadas circunstancias.
Las propuestas de estas actividades abarcan dos posibilidades de experimentación directa que pueden hacer los alumnos: es una observación de causa-efecto:

## PRIMERA ACTIVIDAD DE CAUSA Y EFECTO

Se necesitan pocos elementos: un espacio que puede ser el gimnasio, la clase, el patio…, un vaso de plástico, el trazado de una línea recta (unos 15 metros) y nuestro móvil en el bolsillo.

Ocuparemos un tiempo para explicar con claridad cuál es el proceso que viene marcado y que  es el siguiente:

**PROCESO:** la persona que va a experimentar se sitúa al inicio de la línea. En su bolsillo lleva el móvil conectado. En una mano el vaso lleno de agua (mejor sobre una bandeja o plato).
Inicia el recorrido a paso lento y en un momento determinado, un amigo le hace la llamada.
El que está realizando el experimento tendrá que seguir caminando, sacar el móvil, conectarse y decir: me podías haber llamado en otro momento.

Los compañeros habrán observado con todo detalle todo lo que ha ocurrido: si se ha parado, si ha caído agua, si se ha salido de la línea…

- Recorrer andando, sobre una línea recta, unos quince metros.
- Compaginar el hecho de caminar, llevando en la mano un vaso lleno de agua o una canica sobre una cuchara de café. En el bolsillo llevarás el móvil.
- En un momento determinado del recorrido, recibirás una llamada de un compañero.
- Seguirás caminando, al tiempo que sacarás el móvil y sin abrir la llamada, ponértelo en la oreja y hablar simulando que contestas a la llamada.
- El resto de compañeros observará tur reacciones, tomará nota de todo lo que ha ocurrido y lo podrá comentar ante el grupo.
- Después de realizar la prueba, tú también podrás contar la experiencia vivida.

## SEGUNDA ACTIVIDAD EXPERIMENTANDO COMO CICLISTA

En una pista amplia y cerrada al tráfico, asegurándote de que no haya peligro. Puede ser una pista de deporte, el patio, el gimnasio… y allí podemos hacer un experimento similar al anterior siguiendo estos pasos:

- Necesitamos una bicicleta y el móvil en el bolsillo del pantalón o falda.
- Marcaremos un punto de salida y otro de llegada.
- El ciclista hará el recorrido a marcha lenta.
- En un momento del recorrido el ciclista recibe una llamada a su móvil.
- Deberá seguir conduciendo, sacar el móvil del bolsillo, ponérselo a la oreja, hablar en alto como si estuviese conversando y volver a guardar el móvil.
- Los demás observarán los acontecimientos.
- Después el conductor transmite su experiencia a los demás.

Los que están actuando como observadores, lo harán con mucha atención para fijarse en todas las acciones y comportamientos que su compañero ha hecho mal. Procuraremos que todos puedan realizar esta experiencia y sacar sus propias conclusiones.

## Actividad 6: las distracciones favorecen el riesgo ¡Siempre atentos!

Para poder completar o ampliar esta Unidad Didáctica, presentamos una serie de recursos que el docente utilizará a su criterio y en la medida de sus intereses.

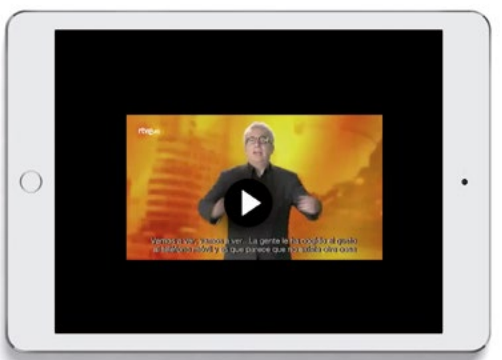
**VÍDEO 1:** Nos muestra porque los peatones deben concientizarse de que también han de cumplir con las normas de tránsito y estar atentos a la hora de circular por la vía pública. **https://www.youtube.com/watch?v=xXLLOEfwqP4**



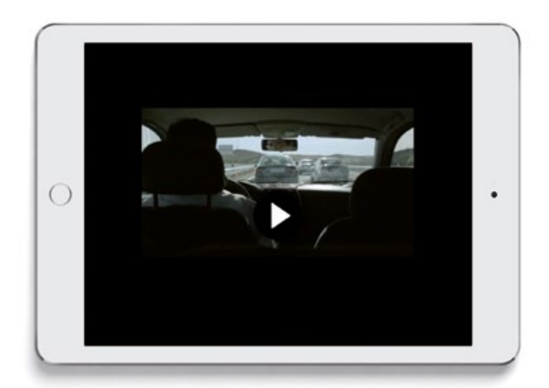
**VÍDEO 2:** Las distracciones son la causa de cuatro de cada diez accidentes de tráfico y en 2011 se cobraron 904 vidas en España. Las más habituales se producen por el uso del teléfono móvil o la manipulación del GPS, aunque también existen otras conductas no sancionables, como manipular la radio o comer y beber mientras se conduce, fumar, pensar en otras cosas. En este cúmulo de posibles distracciones también se incluyen a los peatones y conductores. **http://www.20minutos.es/videos/nacional/gnzFNX89-la-dgt-contra-las-distracciones/**



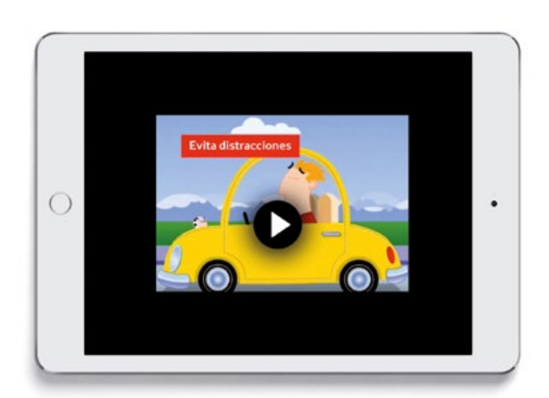
**VÍDEO 3:** Distracciones del peatón: campaña DGT en clave de humor con Leo Harlem (2012): **http://www.rtve.es/alacarta/videos/programa/campana-dgt-contra-distracciones-peaton-electronico/1341141/**



**VÍDEO 4:** Campaña de la DGT: Distracciones como conductor: todos sabemos cómo se hace. **https://www.youtube.com/watch?v=_AoEbsAn40Q&feature=youtu.be**



**VÍDEO 5:** Distracciones con el móvil, recurriendo a los dibujos animados y a favor de uso del teléfono de manos libres: **https://www.youtube.com/watch?v=F_rof8J1tyI&feature=youtu.be**



# La evaluación de la Unidad Didáctica

Te proponemos que realices una sencilla prueba de evaluación sobre los aspectos que hemos tratado en esta Unidad.

Nombre:……………………………........ Apellidos: ……………………......…………… Fecha: ................................

1. Cuando los peatones son culpables de provocar una accidente, ¿Qué porcentaje del total se le atribuye a las distracciones ocasionadas por el uso del móvil? ………………………………………………………………
…………………………………………………………………………………………...............................................

2. Consideras que es peligroso usar el móvil para hablar, fotografiar, leer mensajes, escribir cuando se va andando como peatón o al cruzar una calle. SÍ/NO. Razona tu respuesta ………………………………...………
…………………………………………………………………………………………...............................................
…………………………………………………………………………………………...............................................

3. Ya sabes que no está permitido ir en bici o ciclomotor y a la vez usar el móvil o los auriculares. ¿Qué peligros ves en hacer esta mala utilización del móvil? ¿Te parece, que pese a todo, no es tan peligroso usarlos?, ¿Sabes cuál puede ser la sanción? ..........................................………………………………………………………
…………………………………………………………………………………………...............................................
…………………………………………………………………………………………...............................................

4. Escribe tres acciones que pueden ser peligrosas o que te pueden distraer cuando vas usando el móvil:
- Como peatón: ……………………………………………………………………………………………......................

- Como ciclista: ……………………………………………………………………………………………......................

5. ¿Serías capaz de escribir un eslogan o frase corta para concienciar a los peatones o ciclistas de las ventajas o peligros que supone utilizar el móvil cuando nos desplazamos por la ciudad o por carreteras?
…………………………………………………………………………………………...............................................

6. Busca en esta sopa de letras las palabras que aparecen en el listado y que tiene mucho que ver con la seguridad vial de peatones y conductores. (Pueden estar en vertical, horizontal, inversas, diagonal).
Moto, prevenir, cinturones, amables, bicicleta, semáforo, sillitas, respeto, atentos, casco, empatía, seguridad, vida.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | X | P | R | E | V | E | N | I | R |
| M | S | E | M | A | F | O | R | O | E |
| A | D | A | D | I | R | U | G | E | S |
| B | A | T | E | N | T | O | S | P | P |
| L | P | R | A | I | T | A | P | M | E |
| E | Z | A | D | I | V | Q | K | Z | T |
| S | I | L | L | I | T | A | S | G | O |
| B | I | C | I | C | L | E | T | A | D |
| S | E | N | O | R | U | T | N | I | C |

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1

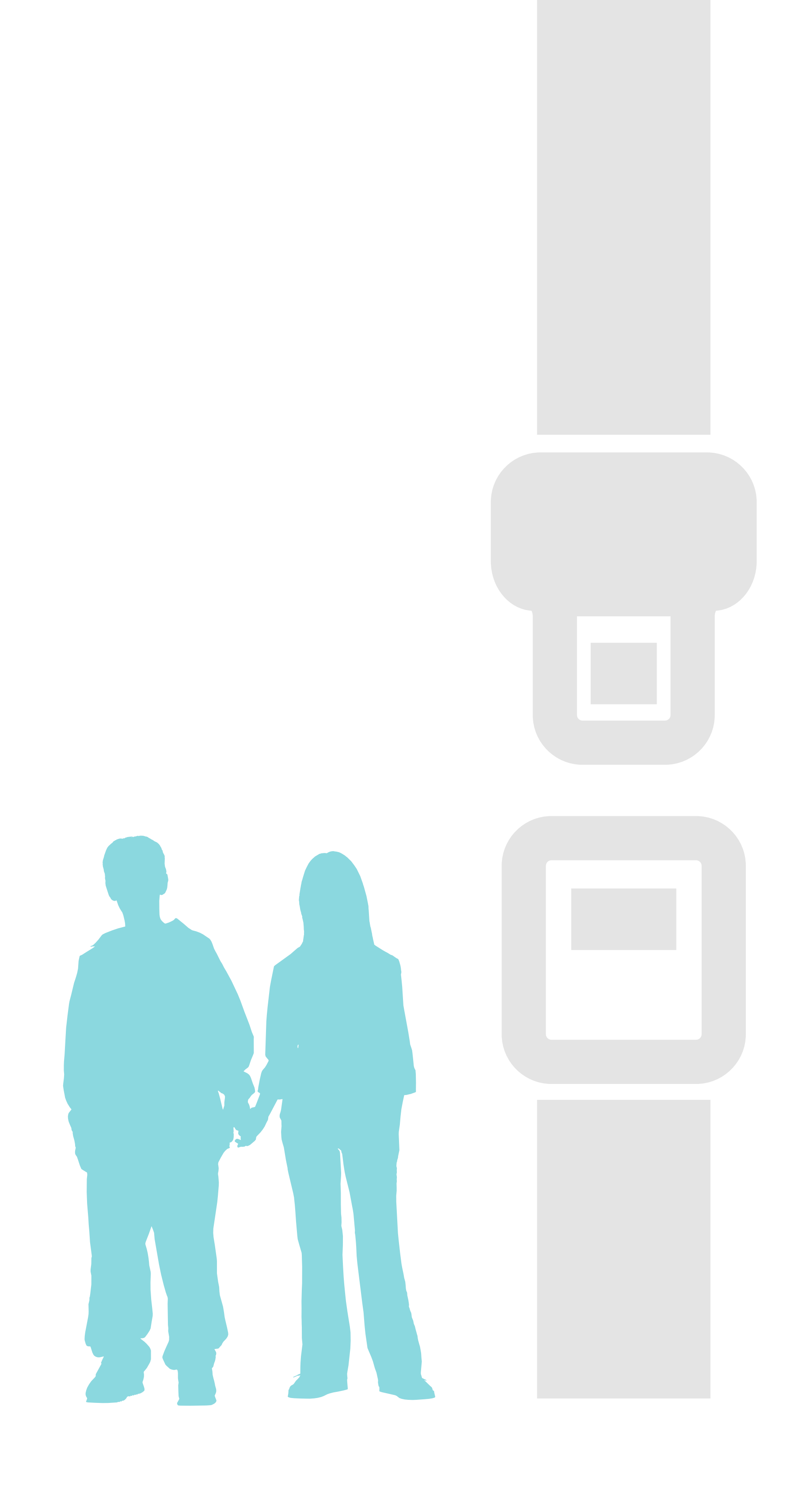
- Conductora usando el móvil y amigas ayudando a despistarse y ausencia de atención.
- Al despistarse, en pocos segundos, invade el carril contrario de los que vienen en frente.
- Choca el deseo de bienvenida que se refleja en el cartel, con la dura realidad de los que no pudieron llegar felizmente a causa del accidente que se pudo haber evitado. Lo importante es llegar.
    - Muertos y heridos. Secuelas para ellos y sus familiares.
    - Muertos y heridos sin tener culpa alguna y todas las secuelas negativas.
    - Desperfectos y gastos.
    - Policías, bomberos, sanitarios, voluntarios.
    - Gastos: económicos, hospitalarios, traslados, psicológicos, seguros, reparaciones de vehículos…. Son muy elevados.
- Sí. Conociendo y percibiendo los peligros de usar el móvil al conducir. Si sus amigas le hubiesen dicho que no lo usara.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 2

- 39%.
- Muy atentos.
- Teléfono móvil.
- El móvil y los auriculares.
- Presta atención mientras caminas. La actualización del estado de Facebook puede esperar.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. 98%.
2. Respuesta libre y bien razonada.
3. Respuesta libre, argumentando bien cada una de las tres preguntas/respuestas.
4. Como peatón y ciclista, los riesgos son comunes, si bien en bicicleta pueden ser más peligrosos: consultar, escribir, llamar o recibir, hacer fotos o vídeos, escuchar música, chatear, saltarse las señales, cruzar por inercia y arrastrado por otros que lo hacen mal…
5. Buscar y resaltar las 13 palabras relacionadas con la movilidad segura.






# LOS PELIGROS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

## para una movilidad segura

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

Introducir el tema del consumo de alcohol y otras drogas en este Proyecto, no ha sido de forma casual. Tiene su razón de ser por varios motivos, entre otros: (1) Cada vez los adolescentes se inician antes en el consumo (2) Los jóvenes consumen más (3) El consumo compartido con la movilidad, como peatones o conductores, está afectando negativamente sobre la siniestralidad y todas sus consecuencias, (4) Se hace necesario concienciarlos sobre los riesgos que implica el consumo a estas edades y su incidencia en la salud y en la accidentidad.

http://www.jano.es/ficheros/sumarios/1/0/1768/71/1v00n1768a90000956pdf001.pdf

En la Unidad Didáctica de los alumnos ya se le hace referencia a los aspectos negativos que supone la ingesta de alcohol y otras drogas, porque conviene asociar alcohol con droga.

Según los datos del Plan Nacional de Lucha contra la Droga, los adolescentes comienzan a beber de media a los 13, 9 años y que más de un 31% de los jóvenes han sufrido algún episodio por consumo excesivo de alcohol.
Por otro lado, entre los adolescentes se impone la moda de consumir gran cantidad de alcohol en un corto espacio de tiempo, así un 14,2% de los jóvenes de 14 años y un 50,6% de los de 18 años lo practican sin conocer los riesgos que supone para su organismo, para su cerebro y para la movilidad segura como peatones, viajeros o conductores.

**EFECTOS DEL ALCOHOL:**
**Es la droga más antigua del mundo.**
**Produce pérdida del autocontrol, dependencia física y síndrome de abstinencia. Daño al hígado, corazón y cerebro. La sobredosis produce respiración baja, piel fría y húmeda, pulso débil y rápido, hemorragias internas, intoxicación, accidentes, suicidio, coma, paro cardíaco.**



Con el desarrollo de las 7 actividades programadas, podremos abordar los aspectos más significativos sobre el alcohol y otras drogas: tendrán acceso, por un aparte a una información general y, por otro, a la relación de esas drogas con la movilidad segura. Se formarán básicamente sobre los efectos que producen en el organismo y en la accidentalidad, algunas curiosidades sobre su consumo, los mitos que suelen emplear algunos para tratar de enmascarar las secuelas de ese consumo o para evitar ser sancionados, pero, sobre todo, además de tomar conciencia de este tema, tendrán la ocasión de debatir, opinar, de buscar alternativas saludables y de desarrollar actitudes, valores y comportamientos alejados del consumo de estas drogas.

Como siempre, el docente tendrá la capacidad de decidir las actividades que va a realizar y en el orden que estime más oportunos en cada momento y para cada grupo de alumnos.

# Programación Didáctica de la Unidad

## OBJETIVOS

**a.** Informar y formar sobre los efectos del consumo del alcohol y otras drogas como peatones o conductores.
**b.** Conocer los efectos de las drogas en nuestro cerebro.
**c.** Valorar los efectos negativos y aprender a tomar decisiones adecuadas.
**d.** Valorar los riesgos que implica subirse a un coche cuando el conductor ha bebido o tomado drogas.
**e.** Desmitificar las formas erróneas de mitigar la tasa de alcohol o las drogas.
**f.** Conocer la normativa básica sobre el consumo de alcohol y otras drogas en la conducción.

## CONTENIDOS

- La cultura española de beber y de beber hasta emborracharse.
- Las consecuencias de beber y conducir.
- Los efectos de las drogas en nuestro cerebro.
- Los mitos sobre el alcohol.
- Alternativas para no conducir o dejar que conduzcan cuando se ha tomado alcohol.
- Visionado de algunas campañas que faciliten la concienciación y toma de decisiones sobre este problema.
- Trabajos a nivel personal y colaborativo para profundizar en el conocimiento de este tema.

## COMPETENCIAS BÁSICAS

- **Competencia lingüística.** Adquisición de vocabulario específico relacionado con el alcohol y las drogas. Reforzar las técnicas de comunicación.

- **Competencia Matemática:** conocer y profundizar en las medidas de alcohol en sangre o aire inspirado.

- **Competencia social y ciudadana:** conocer este problema social y aprender a tomar decisiones.

- **Autonomía personal:** conocer las consecuencias del consumo y aprender a no dejarse influir por la pandilla y saber en todo momento tomar decisiones personales.

- **Competencia digital:** aplicar nuevas técnicas de recogida de información a través de la red.

## ACTITUDES Y VALORES

Trabajaremos con los alumnos todos o algunos de los aspectos relacionados con las actitudes y valores que deben adquirir para tener comportamientos adecuados:

- Tomar posicionamientos y acciones continuadas en contra del consumo de alcohol y drogas.
- Valorar los riesgos del consumo y de forma especial si se conduce o subimos al coche de un conductor que ha consumido.
- Valorar los daños de la droga sobre nuestro organismo.
- Considerar los riesgos y consecuencias de un accidente de tráfico.
- Generar comportamientos adecuados para utilizar medios de transporte alternativo si se ha consumido alcohol.

## METODOLOGÍA

Para el desarrollo de esta Unidad Didáctica nos basaremos en la realización de las actividades propuestas, que nos faciliten el logro de los objetivos, contenidos, competencias y actitudes/valores relacionadas con el alcohol y las drogas.

Lo haremos considerando a los alumnos como elementos activos y participativos de su proceso de enseñanza y aprendizaje, motivándoles en todo momento con actividades, recursos y entornos motivadores y atractivos.

Recurriremos al trabajo colaborativo (individual, pequeño grupo) y a pequeños trabajo de investigación, estableceremos debates de opinión que vayan facilitando la toma personal de decisiones.
El desarrollo de la Unidad podrá ser realizado a criterio del docente en cuanto a su contenido, secuenciación y temporalización, conforme a los intereses y adaptación al grupo de alumnos.

## RECURSOS DIDÁCTICOS

Con el fin de facilitar las tareas y potenciar la motivación en el proceso enseñanza y aprendizaje, en esta unidad se proponen varios vídeos, pequeños trabajos individuales y en grupo.

## CRITERIOS DE EVALUACIÓN

- Que conozcan los efectos del consumo del alcohol y otras drogas como peatones o conductores.
- Que sean capaces de valorar los efectos de las drogas en nuestro cerebro.
- Que valoren los efectos negativos y aprender a tomar decisiones adecuadas.
- Que valoren los riesgos que conlleva el hecho de subirse a un coche cuando el conductor ha bebido o tomado drogas.
- Que puedan discernir las formas erróneas de mitigar la tasa de alcohol o las drogas.
- Que conozcan la normativa básica sobre el consumo de alcohol y otras drogas en la conducción.

## LA EVALUACIÓN

Si bien la evaluación tiene un carácter formativo y procesual, hemos incluido una prueba de evaluación final que nos pueda facilitar una información general de todo el grupo, sobre el nivel de objetivos, competencias, actitudes y valores adquiridos.

Se incluye la evaluación para el alumno y un documento para el profesor, con la misma evaluación y el corrector de las respuestas a cada una de las preguntas.

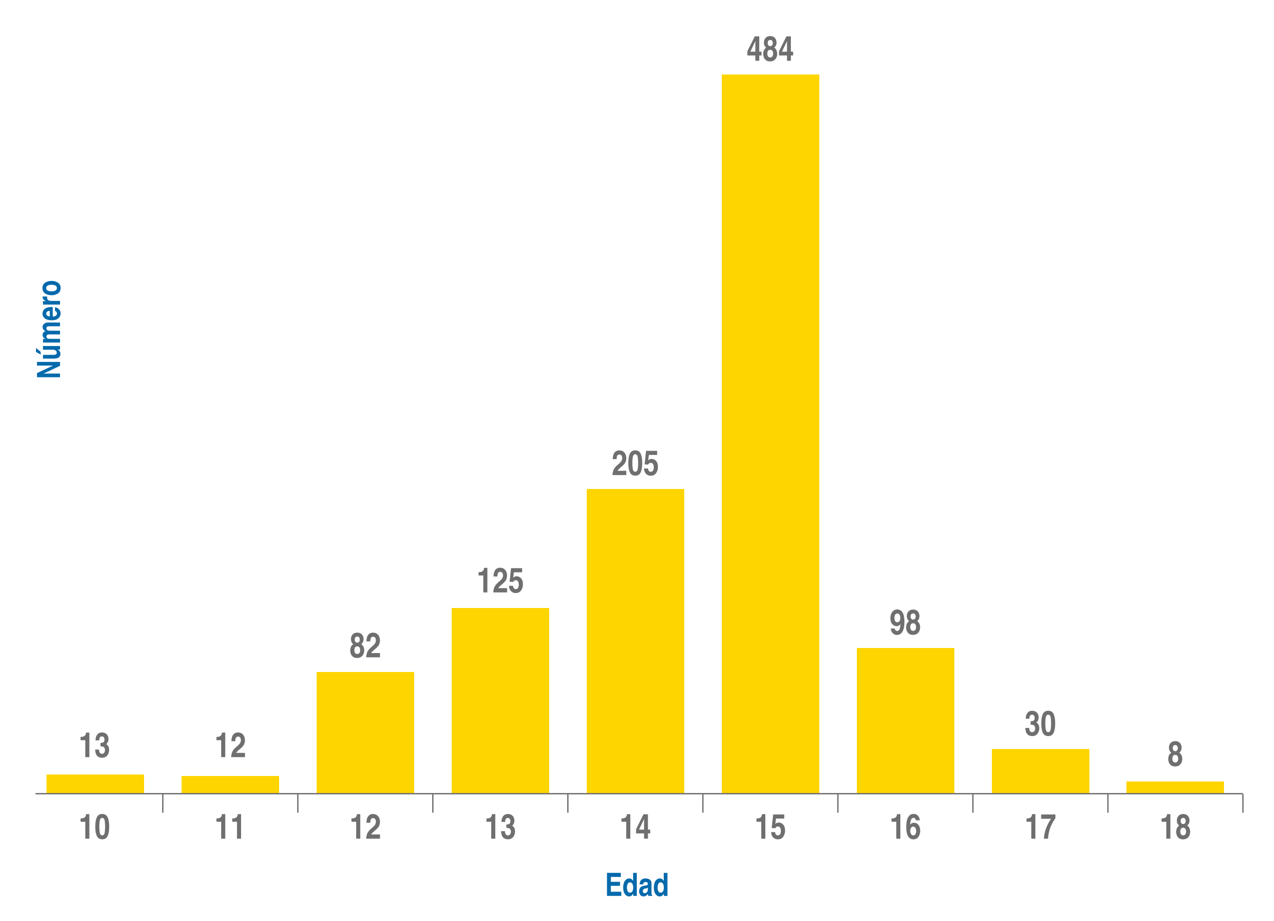
# Actividad 1: lectura para la reflexión sobre el consumo de alcohol y otras drogas en la adolescencia

*Ver página 380 de la Unidad Didáctica 7 para los alumnos.*
Como se puede ver en la Actividad del alumno, se le presentan unos datos estadísticos relacionados con el consumo de alcohol y su edad. Pretendiendo que tomen conciencia de que hay adolescentes que, a muy temprana edad, ya se sienten atrapados por este consumo. Que tomen conciencia de esta realidad, que reflexionen, que analicen su situación y, sobre todo, que vayan adquiriendo la capacidad de tomar decisiones personales y no las que en ocasiones le puedan imponer la pandilla.

## EJERCICIO 1:

Comentaremos con ellos esos datos y pediremos que nos den su opinión o que puedan formular algunas preguntas.

## EDAD DE COMIENZO EN EL CONSUMO DE ALCOHOL:



## EJERCICIO 2:

Pediremos a los alumnos que lean con atención el texto resaltado y que contesten a las preguntas relacionadas con el mismo que tiene en su actividad.

*Ver página 382 de la Unidad Didáctica 7 para los alumnos.*

Esta es una noticia que salió en la prensa y que os la presentamos y sobre la cual vamos a reflexionar y opinar sobre ella. Leedla con atención porque después tenéis que contestar a unas preguntas y finalmente podremos mantener un coloquio sobre los aspectos más relevantes.

**"… hay personas que buscan el "pedo", alcanzar el "punto", estar "chispa", cómo única manera de "disfrutar" del alcohol. Y cuanto más pronto y rápido se alcance el "pedal", mejor. Esta es una forma de beber importada del modelo sajón, que tiene éxito en la población juvenil, como concepto de diversión. A esta forma de "divertirse" perdiendo el autocontrol, y desvariando en la estupidez, se apuntan muchos menores, en una competición por demostrar al mundo de sus iguales, de sus cuadrillas, de hasta dónde son capaces de llegar, por alcanzar un "minuto de gloria" al ser el que desafía la norma, lo correcto, lo impuesto por los adultos. Y no digamos si hay un móvil para grabarlo e "inmortalizar" el momento colgándolo en You Tube.**
**No hay nada de original en experimentar una intoxicación etílica, y menos aún considerarlo como un estatus y un "buen rollo".**

## AMPLIACIÓN DE DATOS

Según los datos de la Encuesta Estatal sobre Uso de Drogas en Estudiantes de Enseñanzas Secundarias (ESTUDES, 2010), **entre los años 2006 y 2010 se produjo un aumento del 40%** entre los jóvenes que habían consumido grandes cantidades de alcohol en el último año; siendo las chicas, las que más se emborrachaban. Además, esta investigación reflejó que de cada tres estudiantes, de entre 14 y 18 años, uno de ellos no consume, otro consume una sola sustancia y el último consume dos o más sustancias.

Otro recorte de prensa dice: **"Estas edades son las más problemáticas,** porque es cuando se empiezan a incorporar al mundo de la diversión, a coquetear con nuevas experiencias, y los jóvenes salen a comerse el mundo y, en vez de comérselo, se lo beben".

En este sentido, sabemos que el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad están preparando **http://www.elmundo.es/elmundosalud/2013/04/09/noticias/1365526779.html** Esta misma asociación ha querido llamar la atención, en clave de humor, sobre los efectos a largo plazo que causa el consumo de alcohol e, indirectamente, sobre las tonterías que se hacen cuando uno se emborracha. Así, pretende hacer reflexionar a los jóvenes sobre los efectos que esta ingesta tiene en las capacidades personales y en el desarrollo del cerebro. Se puede acceder al contenido de todas las campañas de la FAD en **http://www.fad.es/Campanas?id_nodo=3&accion=0**

Si se desea más información, sobre todo lo relacionado con las drogas, se puede hacer el link con **http://www.fad.es/contenido.jsp?id_nodo=98&&&keyword=&auditoria=F**

# Actividad 2: los efectos del alcohol en el cerebro

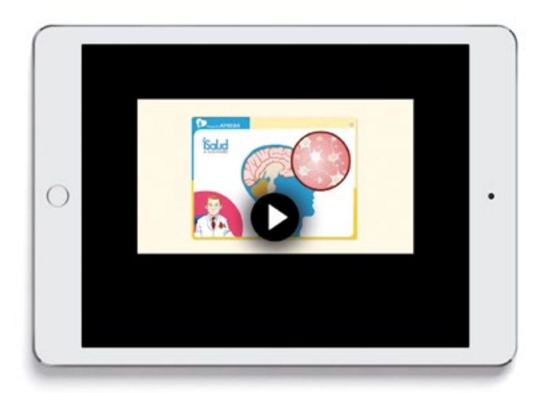
En la actividad anterior ya se ha tocado el tema de los efectos del alcohol en el organismo y su incidencia negativa en la movilidad segura,  y ahora queremos dar a los alumnos una fundamentación más sólida, en concreto, que sean conscientes de cómo puede afectar a nuestro cerebro.
Los alumnos disponen de dos enlaces que les puedan aportar más información sobre este tema:

**a.** Breve exposición de los riesgos generales que ocasiona el consumo de alcohol.
**https://easyread.drugabuse.gov/es/content/los-efectos-del-alcohol-en-el-cerebro-y-en-el-resto-del-cuerpo**

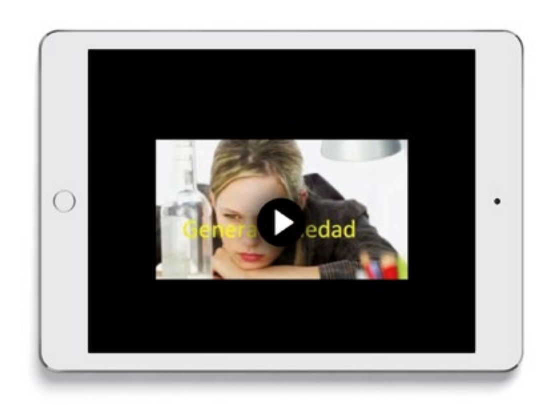
**b.** Cuatro folios que nos ofrecen los efectos dañinos del alcohol en el cerebro.
**http://www.valueoptions.com/spotlight_YIW/pdfs/spanish_articles/alcohol_damaging_effect_on_the_brain.pdf**

**EJERCICIO 1:**
Según el tiempo del que dispongamos, al final podemos seleccionar alguno de los tres vídeos que se ofrecen.

**VÍDEO 1:** (2:18´) Según la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, presentada el 3 julio de 2012, el 45% de los conductores que murieron el años pasado en accidente de tráfico en la carretera habían consumido alcohol, otras drogas o psicofármacos. En los casos positivos en las pruebas, el 77,78% había consumido alcohol; 37,54% otro tipo de drogas, (sobre todo cocaína y cannabis); y el 21,20 psicofármacos. **https://www.youtube.com/watch?v=o5rZ7t9hflM**



**VÍDEO 2:** (2:37´). Sabemos que el alcohol y otras drogas son malos compañeros de viaje, pero, ¿Sabes cuáles son los males que ocasionan? Ahora puedes ver en este vídeo esos efectos y causas del alcohol a medio y largo plazo. **https://www.youtube.com/watch?v=U0xlmL-P6Cg**



**VÍDEO 3:** Efectos y daños del alcohol en el cerebro: (6:43).
https://www.youtube.com/watch?v=BAOQ2Qzz-Cc&feature=youtu.be



**EJERCICIO 2:**
Propiciaremos la comprensión y expresión de los alumnos, a partir del mural siguiente y formularemos las tres preguntas que ellos mismos tienen en su Unidad Didáctica.
*Ver página 384 de la Unidad Didáctica 7 para los alumnos.*

El docente llegará a resumir las opiniones de los alumnos, resaltando los aspectos más significativos.




# Actividad 3: la normativa sobre alcohol y otras drogas en los usuarios de las vías

El Reglamento General de Circulación nos dice que está completamente prohibido circular bajo los efectos de drogas o de alcohol (según tasas de la normativa vigente), ya que estas sustancias, como hemos visto y analizado, afectan directamente al comportamiento y toma de decisiones de los individuos.
Cualquier conductor o peatón está obligado a someterse a las pruebas que establece la Ley de Seguridad Vial, para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol, si la autoridad competente lo requiere.

Es importante que los alumnos recuerden que uno no se puede negar a la realización de esta prueba. Según la nueva Ley de Seguridad Vial, la sanción por superar la tasa de consumo de alcohol y drogas pasará de los 500 euros a los 1000.

**El alcohol y otras drogas no son compatibles con los buenos conductores y peatones, ni con la seguridad. En la actualidad es uno de los factores más importantes para que se produzcan los accidentes.**

## EJERCICIO 1:

Podemos ayudar a los alumnos a:

- Diferenciar el significado de tasa de alcohol en sangre y en aire espirado.
- Comprender el desarrollo y aplicación de la fórmula que se presenta en el recuadro.

### ¡Si bebes, no conduzcas!



Para las **leyes de tráfico españolas**, la tasa media de alcohol permitida en sangre es de 0,5 g/l y en el aire espirado 0,25 mg/l . Para determinar la **tasa de alcoholemia en sangre** de una persona se puede aplicar la Siguiente Fórmula de Widmark:

$$\frac{g}{l} = \frac{m}{M \cdot E}$$

<u>**Definición de la tasa de alcoholemia en g/l**</u> en una hora después de la ingestión.

Siendo **m** la cantidad de alcohol ingerido en gramos, **M** la masa en kilogramos de la persona y *E* una constante de valor 0,7 para los hombres y 0,6 para las mujeres.

La densidad del alcohol es de 0,8 g/ml.

## EJERCICIO 2:

Presentar y comentar la tabla de límites y sanciones por consumo de alcohol y otras drogas, además de informar, debe tener la posibilidad de contraponer la multa/sanción contra la seguridad, pues solemos actuar para evitar la sanción, pero no nos olvidamos que cuando nos desplazamos como peatones o conductores, el consumo de alcohol produce muertes y heridos.

*Ver página 386 de la Unidad Didáctica 7 para los alumnos.*

Finalizaremos esta actividad ofreciendo a los alumnos la posibilidad de que amplíen información.

*Puedes consultar una pequeña Guía de la DGT sobre el alcohol y la conducción. Aquí encontrarás, de forma resumida y esquematizada todo lo más importante y lo que necesitas saber como peatón o conductor, en el tema relacionado con el consumo de alcohol y los riesgos que pueden derivarse para tener un accidente y sufrir sus consecuencias.*

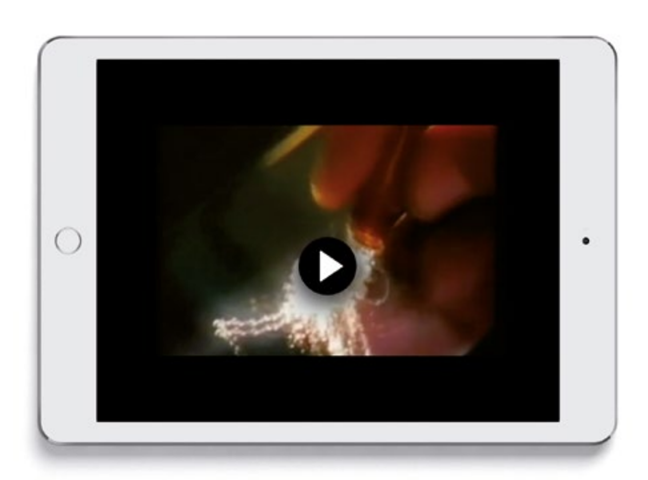
http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf



# Actividad 4: ¿cómo afectan las drogas a las personas?

**EJERCICIO 1:**

Comenzaremos la actividad con la proyección del vídeo. Es un poco largo, pero muy interesante, para recabar información y para psibles trabajos o comentarios. Dura unos 10 minutos. El docente puede seleccionar una parte o buscará los recursos apropiados para mantener la atención de los alumnos.
El acceso al vídeo se puede hacer en: **http://www.dailymotion.com/video/xoeo67**



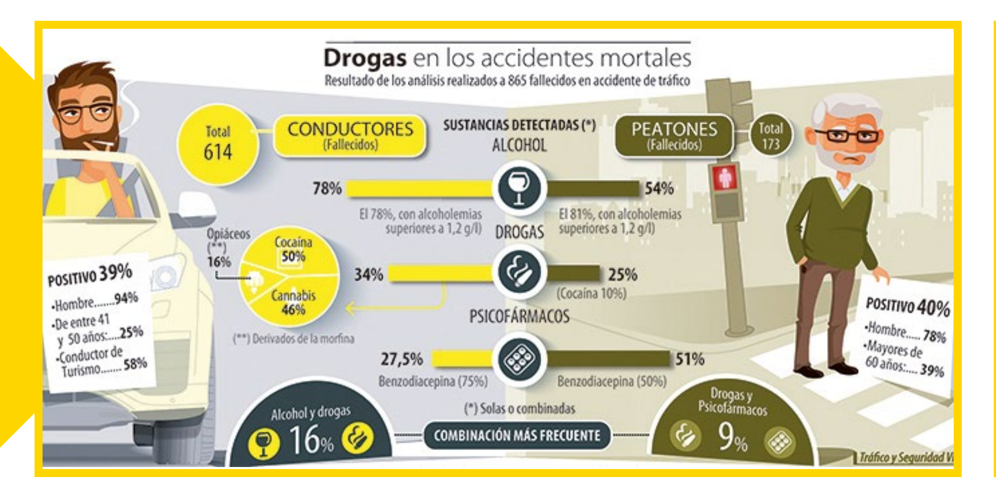
**EJERCICIO 2:**

A partir de la tabla de datos sobre la incidencia del alcohol en el organismo, podremos establece un turno de opiniones y decisiones sobre un punto, analizando cada una de las variables independientes: edad, peso, sexo, cantidad, graduación, frecuencia, combinaciones…

| LA INCIDENCIA DEL ALCOHOL EN EL ORGANISMO, DEPENDE DE: | |
|---|---|
| LA EDAD | Cuanto más joven, más daño. |
| EL PESO | Cuanto menos peso, mayor efecto. |
| EL SEXO | Es menos tolerado por las mujeres. |
| LA CANTIDAD Y GRADOS | A mayor consumo y graduación, más intoxicación. |
| LA RAPIDEZ DE CONSUMO | Cuanto más rápido, más afecta. |
| LA COMBINACIÓN CON OTRAS BEBIDAS O SUSTANCIAS | Acelera la intoxicación. |

**EJERCICIO 3:**

Podemos aprovechar los datos y carteles que tiene los alumnos en su actividad para seguir informando, comentando y dando cauces de opinión sobre los aspectos que queramos resaltar, en este caso podría ser a partir de la infografía relativa al consumo de drogas y su incidencia en la siniestralidad. Conviene que los alumnos conozcan este tema, reflexionen y vayan adquiriendo actitudes y valores para evitar el consumo.







Podemos concluir, animando a los alumnos a que amplíen su información consultando con el enlace que está en el recuadro: PARA SABER MÁS.

*Puedes ampliar tu información en este enlace con contenido muy apropiado y conciso que nos ofrece la UNED:* http://ocw.innova.uned.es/ocwuniversia/Educacion-Vial/efecto-de-alcohol-las-drogas-y-otras-sustancias-en-la-conduccion/cap7




# Actividad 5: curiosidades sobre el consumo de alcohol y otras drogas

Despertar la curiosidad sobre la bebida es adecuado para captar la atención y para facilitar que los alumnos valoren lo que realmente saben.

### EJERCICIO 1:

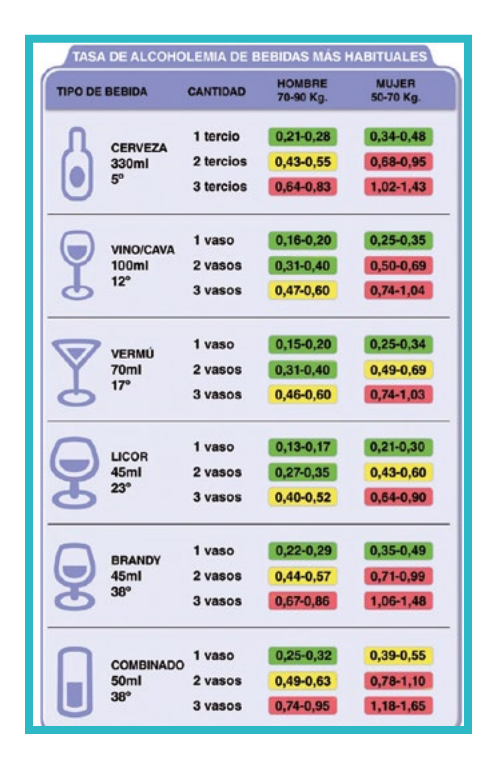
Podemos llamar su atención con algunas preguntas directas: **¿Sabes cuánto necesita beber una persona para dar positivo en un control de alcoholemia?**

Las tablas y los datos sobre consumo, ofrecidos en las actividades de los alumnos, se pueden matizar un poco, pues, como ya hemos visto, siempre hay que tener en cuenta el peso, la edad, la estatura, la cantidad consumida, la graduación, la mezcla, el estómago vacío, y el sexo de las personas.

*Ver página 389 de la Unidad Didáctica 7 para los alumnos.*

A partir del análisis de los datos y las explicaciones del docente, los alumnos deben llegar a la conclusión de que: hace falta beber muy poco para sobrepasar la tasa y poco más para estar borracho. Lo ideal es no beber cuando tenemos que desplazarnos, pues el alcohol y las drogas alteran nuestros comportamientos, la forma de percibir y de actuar con consecuencias negativas.

Como es lógico, estas tablas de consumo de alcohol y nivel de tasa de alcohol, sirven para tener una referencia aproximada, pero no para saber la exactitud. Lo importante es que ellos sean conscientes de que con poco que se beba, va a afectar negativamente a nuestro organismo y forma de comportarnos.



TASA DE ALCOHOLEMIA DE BEBIDAS MÁS HABITUALES

| TIPO DE BEBIDA | CANTIDAD | HOMBRE 70-90 Kg. | MUJER 50-70 Kg. |
|---|---|---|---|
| CERVEZA 330ml 5º | 1 tercio | 0,21-0,28 | 0,34-0,48 |
| | 2 tercios | 0,43-0,55 | 0,68-0,95 |
| | 3 tercios | 0,64-0,83 | 1,02-1,43 |
| VINO/CAVA 100ml 12º | 1 vaso | 0,16-0,20 | 0,25-0,35 |
| | 2 vasos | 0,31-0,40 | 0,50-0,69 |
| | 3 vasos | 0,47-0,60 | 0,74-1,04 |
| VERMÚ 70ml 17º | 1 vaso | 0,15-0,20 | 0,25-0,34 |
| | 2 vasos | 0,31-0,40 | 0,49-0,69 |
| | 3 vasos | 0,46-0,60 | 0,74-1,03 |
| LICOR 45ml 23º | 1 vaso | 0,13-0,17 | 0,21-0,30 |
| | 2 vasos | 0,27-0,35 | 0,43-0,60 |
| | 3 vasos | 0,40-0,52 | 0,64-0,90 |
| BRANDY 45ml 38º | 1 vaso | 0,22-0,29 | 0,35-0,49 |
| | 2 vasos | 0,44-0,57 | 0,71-0,99 |
| | 3 vasos | 0,67-0,86 | 1,06-1,48 |
| COMBINADO 50ml 38º | 1 vaso | 0,25-0,32 | 0,39-0,55 |
| | 2 vasos | 0,49-0,63 | 0,78-1,10 |
| | 3 vasos | 0,74-0,95 | 1,18-1,65 |

# Actividad 6: un debate sobre las alternativas al consumo de alcohol

Es frecuente que los jóvenes salgan de fiesta y que el alcohol se convierta el verdadero protagonista para algunos. También es habitual que varios jóvenes compartan un mismo vehículo para trasladarse al lugar de la fiesta.

Suelen pensar que, sin consumo, la fiesta es un aburrimiento. También es frecuente que varios jóvenes compartan un mismo vehículo para trasladarse al lugar de la fiesta y de ésta a su casa.
No es menos cierto, que al regresar todos se suben al coche, aún a sabiendas que el conductor ha bebido. Esta actitud, en cierto sector de la juventud, aumenta demasiado la cantidad de accidentes, la elevada cifra de heridos y el fallecimiento de muchos de ellos.

Tampoco es fácil explicar a los jóvenes, por qué, si se sabe que el conductor no está en condiciones de conducir con seguridad, algunos se suben al coche pensando que nada malo va a ocurrir.

**EJERCICIO 1:**
Podemos formular a los alumnos unas preguntas, que nos sirvan para poder contar con la opinión de ellos. Les pedimos que:

- Piensen en otras posibles soluciones o alternativas para evitar subirse al coche o moto con alguien que haya bebido.
- Le pondremos de manifiesto que existen otras posibilidades a favor de la vida y de la seguridad.
- Veremos qué opinan sobre si es posible compaginar la fiesta con la salud.
- Le pediremos que investiguen sobre el conductor alternativo, el bus Búho, Bus nocturno, taxi para varios y otras soluciones que han dado los jóvenes en diferentes provincias españolas.

También, si se animan, podemos organizar pequeños grupos de investigación por cada una de estas alternativas. Después pasarán información a todo el grupo.

**UNO DE LOS MENSAJES CLAVES ES:**

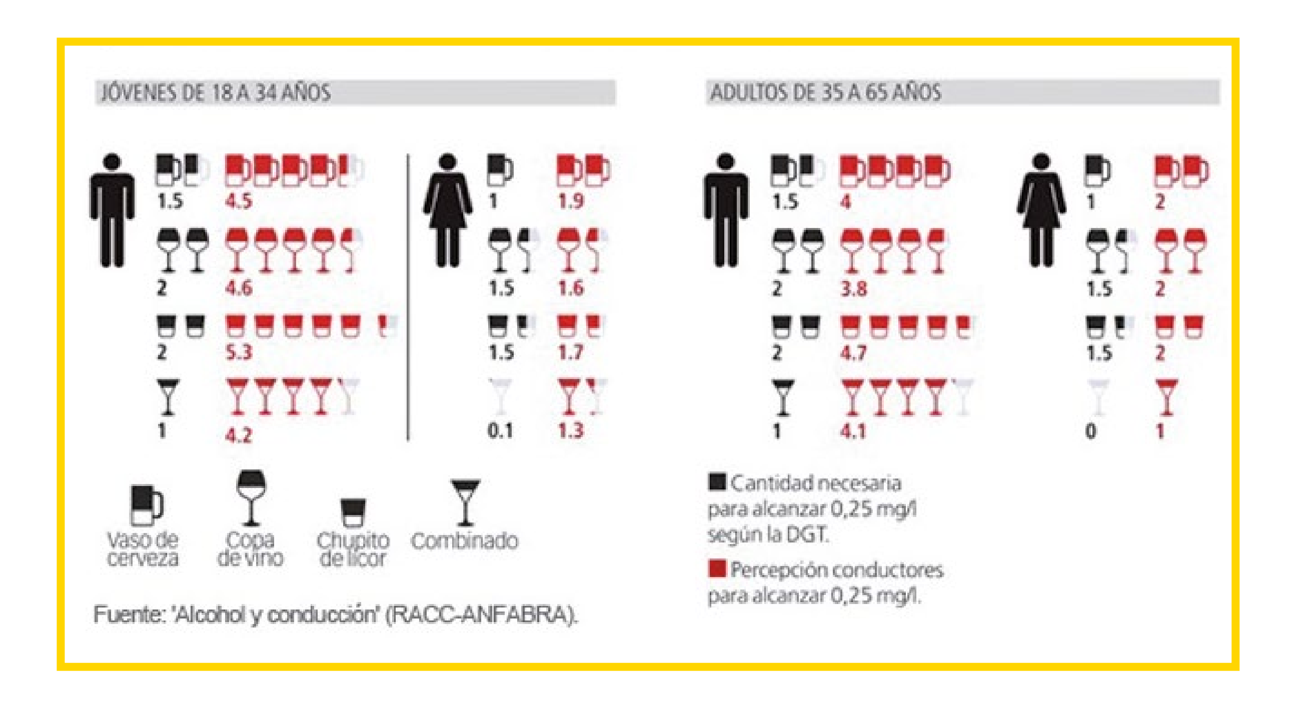
## SI TIENES QUE CONDUCIR, NO BEBAS.
## SI BEBES, NO CONDUZCAS!!

**EJERCICIO 2:**
Podemos presentarles la Guía informativa de “Hablemos de alcohol”
Consulta de información para poder participar más en este debate: **http://es.scribd.com/doc/30780152/Guia-alumnado-HABLEMOS-DEL-ALCOHOL-www-alcoholysociedad-org**

Este recurso nos puede ofrecer muchas posibilidades para sacarle todo el provecho posible, sobre todo para que los alumnos tengan la oportunidad de informarse en lo más esencial de todo lo relacionado con el consumo de alcohol. Otras posibilidades pueden ser: seleccionar un apartado especial, realizar algún trabajo plástico, contrastar información… y más sugerencias que, sin duda, podrá crear el propio docente.

**EJERCICIO 3:**
A partir del nuevo patrón sobre el perfil de los jóvenes y el consumo de alcohol y otras drogas, nos facilitará para repasar, reflexionar y ayudar a los alumnos a tener capacidad suficiente para tomar decisiones personales. Podemos pedir a que cada alumno vaya leyendo y comentando cada uno de los 5 patrones a los que se hace referencia.

**¿CUÁNTAS COPAS CREES QUE DEBE BEBER PARA ALCANZAR 0,25 mg/l?**



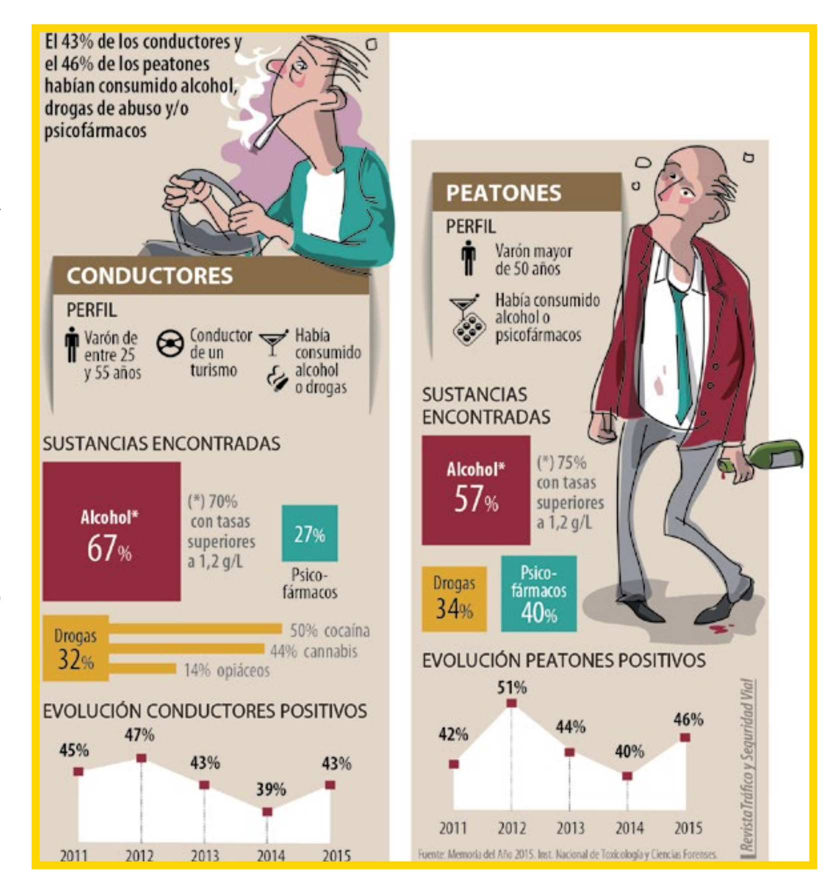
Las alternativas que se ha llevado acabo en Islandia, para tratar de reducir el consumo de alcohol en adolescentes, están dando grandes resultados, Abandonar las típicas charlas sobre el consumo y pasar a la participación activa de actividades lúdicas, recreativas... entre las que podremos incluir también las actividades relacionadas con la bicicleta: paseos, cicloturismo, deporte...
Sin lugar a dudas de que los docentes podrán exprimir bien esta experiencia para poder generar unas actividades apropiadas para los alumnos. **https://www.facebook.com/elpais/videos/10154979117031570/**




# Actividad 7: algunos mitos para camuflar el alcohol y otras drogas de nuestro cuerpo

**EJERCICIO 1:**
El docente inicia el tema, presentando el concepto de "mito" y las historias que se cuentan algunos para evitar dar positivo en las pruebas de alcoholemia y otras drogas, sabedores de que han consumido y van a ser sancionados.

## CONDUCTORES Y PEATONES FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO DESPUÉS DE HABER CONSUMIDO DROGAS




Cuando hablamos aquí de mitos y consumo de alcohol, nos referimos a una serie de trucos, historias, creencias o recursos, que muchos piensan, creen y utilizan porque dicen que son eficaces para autoengañarse y engañar a la policía en los controles de alcoholemia y también porque están convencidos de que reducen los niveles de la prueba.

El Diccionario de la Real Academia Española, nos aporta una definición corta y sencilla a tener en cuenta como punto de partida para la comprensión de todos los alumnos:

**"Historia imaginaria que altera las verdaderas cualidades de una persona o de una cosa y les da más valor del que tienen en realidad"**

## LOS MITOS SOBRE EL ALCOHOL:

- Masticar varios chicles de menta.
- Hacer ejercicio físico: flexiones, carreritas.
- Masticar hierbas o granos de café.
- Hacer inspiraciones y soplar fuerte.
- Beber mucha agua.
- Beber un poco de aceite.

La Policía y la Guardia Civil de Tráfico tienen mucha experiencia en las argumentaciones e historias que se montan los consumidores como conductas defensivas que suelen comentar algunos conductores cuando se someten a la prueba de alcoholemia o para no dar positivo en el control, sobre todo por temor a la multa. La lista se puede ampliar: comer césped, chupar la batería del móvil, hacer un enjuague bucal, hiperventilarse durante un minuto, chupar monedas de cobre… hay para todos los gustos, pero el que nunca falla es NO HABER TOMADO DROGAS.

### EJERCICIO 2:

Podemos abrir un turno de intervenciones, porque posiblemente alguno conozca casos donde haya visto hacer este tipo de tonterías infundadas y sin ningún nivel de cientificidad.

También podemos pedir que comenten si consideran que alguno de esos mitos puede ser algo efectiva para eliminar el alcohol y por qué.



Les recordaremos que cuando se consume el alcohol entra rápidamente en la sangre y que solamente se eliminará con el paso prolongado del tiempo, y que si no se hace ejercicio nos podremos levantar tan borrachos como nos acostamos. Por eso no es cierto pensar que si descansamos un rato, ya podemos ponernos a conducir.
Tenemos que confirmar que todos estos trucos para evitar dar positivo o bajar el nivel etílico no son eficaces. Lo que es totalmente eficaz y seguro, a la hora de dar negativo en la prueba, es prevenir y no tomar nada, porque sabemos las consecuencias que se derivan del consumo.

## EJERCICIO 3:

Esta es una actividad tan motivadora como formativa. Seguramente que el docente o alguno de sus alumnos, conoce a un Policía Local o un Guardia Civil de Tráfico, que estaría dispuesto a colaborar para ir a daros una charla o  montar un taller sobre este tema.
También que incluyera cómo se hace una prueba y cómo funciona el etilómetro o alcoholímetro.

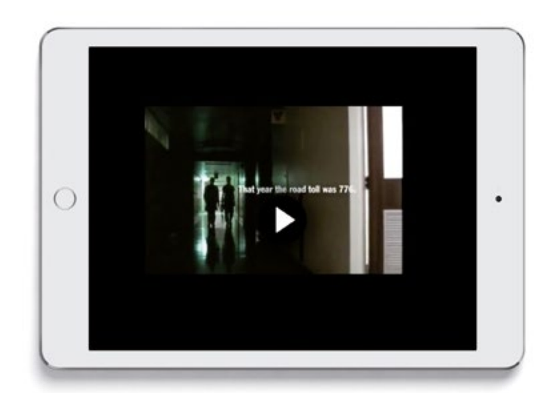
## OTROS RECURSOS DIDÁCTICOS

Otro recurso que podréis utilizar para completar esta unidad, sobre la influencia del alcohol y otras drogas en los peatones y conductores, pueden ser estos:

1. Propuestas de la DGT para incluir en la nueva Ley de Seguridad Vial: **http://www.antena3.com/videos-on-line/noticias/trafico/conducir-efectos-alcohol-drogras-podria-costar-1000-euros_2013070500152.html**



2. No conducir con drogas y alcohol (5:23). Tan dura como real. Es importante que se vea la cruda realidad de los riesgos de conducir habiendo consumido. Está en inglés y las imágenes hablan por sí solas.
**https://www.youtube.com/watch?v=NXsw8jewlqM&feature=youtu.be**




3. Vídeo sobre los mitos y falsas formas de reducir el nivel de alcoholemia.
**https://www.youtube.com/watch?v=T53yBDT06PY**



# La evaluación de la Unidad Didáctica

Ahora dispones de una prueba sencilla con la que puedes comprobar lo que has aprendido en esta Unidad Didáctica.

Nombre:…………………………....... Apellidos: …………………......…………… Fecha: ...............................

1. ¿Qué eectos principales produce el alcohol en los peatones o conductores que beben? (Escribe 5 o más)
.......................................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................

2. De toda la lista que va a continuación, escribe las variables negativas que elevan la tasa alcohol: la hora, la cantidad tomada, la graduación, la edad, el peso, el sexo, estar sentado, mezclarlo con comida, tomarlo en ayunas, beberlo lentamente, mezclar varias bebidas, hacer ejercicio.
.......................................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................

3. ¿El alcohol y las drogas son tan perjudiciales como se dice o tú piensas otra cosa? Haz un breve comentario argumentando tus posiciones.............................................................................................
.......................................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................

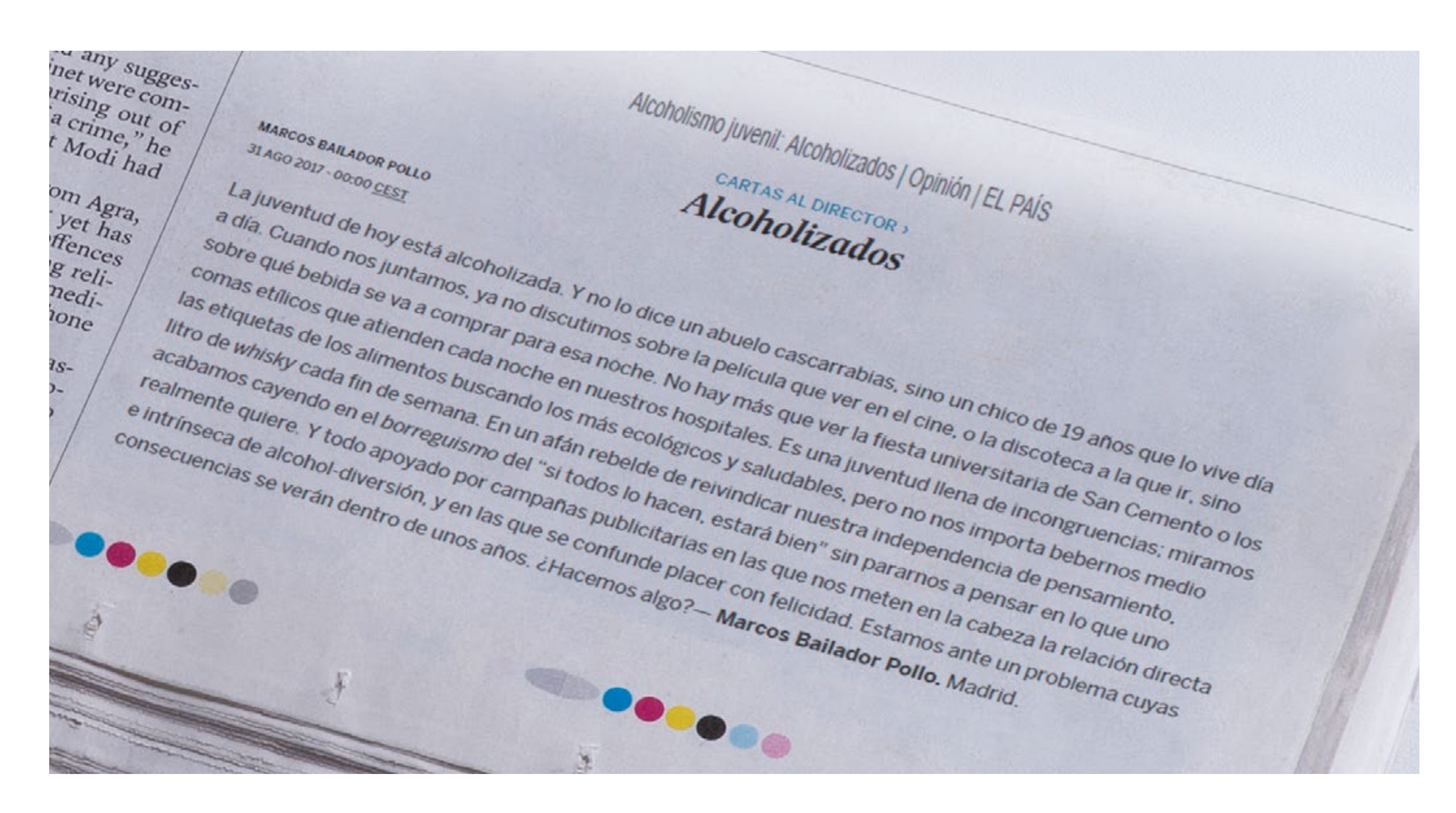
4. ¿Qué opinas sobre las personas que se suben al coche sabiendo que el conductor ha bebido demasiado alcohol? Indica los peligros a los que se exponen. ..........................................................................
.......................................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................

5. ¿Qué alternativas de regreso a casa puedes tener si quien te va a llevar en su coche ha bebido y te ofrece volver? ......................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................

6. ¿En qué consiste la figura del conductor alternativo para viajar seguro, cuando el conductor habitual ha consumido alcohol y otras drogas?..............................................................................................
.......................................................................................................................................................

7. Si un conductor da positivo en una prueba de alcoholemia: (completa las propuestas)
- Se considera una falta: ..................................................
- La sanción puede llegar a: …….. euros
- Se le puede retirar: ........................................................
- Y además……………………………………......................

8. ¿A qué sectores de la población les afecta más el consumo de alcohol? ¿A qué crees que es debido?
.......................................................................................................................................................
.......................................................................................................................................................



Alcoholismo juvenil: Alcoholizados | Opinión | EL PAÍS

CARTAS AL DIRECTOR ›

## Alcoholizados

MARCOS BAILADOR POLLO
31 AGO 2017 - 00:00 CEST

La juventud de hoy está alcoholizada. Y no lo dice un abuelo cascarrabias, sino un chico de 19 años que lo vive día a día. Cuando nos juntamos, ya no discutimos sobre la película que ver en el cine, o la discoteca a la que ir, sino sobre qué bebida se va a comprar para esa noche. No hay más que ver la fiesta universitaria de San Cemento o los comas etílicos que atienden cada noche en nuestros hospitales. Es una juventud llena de incongruencias: miramos las etiquetas de los alimentos buscando los más ecológicos y saludables, pero no nos importa bebernos medio litro de whisky cada fin de semana. En un afán rebelde de reivindicar nuestra independencia de pensamiento, acabamos cayendo en el borreguismo del "si todos lo hacen, estará bien" sin pararnos a pensar en lo que uno realmente quiere. Y todo apoyado por campañas publicitarias en las que nos meten en la cabeza la relación directa e intrínseca de alcohol-diversión, y en las que se confunde placer con felicidad. Estamos ante un problema cuyas consecuencias se verán dentro de unos años. ¿Hacemos algo?— **Marcos Bailador Pollo.** Madrid.

9. Después de leer el texto de la imagen, tomada de El País (31-08-2017), contesta brevemente a las preguntas comentadas sobre ese texto.

a. ¿Compartes, en líneas generales, con el autor, que la juventud de hoy consume demasiado alcohol? Argumenta tu postura y respuesta.

b. ¿Qué incongruencia menciona y a qué se refiere concretamente?

c. … También habla de borreguismo y de responsabilidad en la toma de decisiones personales. ¿En qué posición crees que te encuentras tú?

d. ¿Crees que las campañas publicitarias confunden a los jóvenes al mezclar el placer inmediato con la felicidad? ¿Sabrías nombrar alguna de esas campañas? Si no recuerdas las campañas, puedes completar tu respuesta buscando en internet.

e. ¿Qué podemos hacer como sociedad, las autoridades, cada uno de nosotros… para mejorar este problema?

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1

Respuestas libres y bien argumentadas.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 2

a. Respuesta libre y argumentada.
b. Ansiedad, dependencia, males cerebrales, inhibición del riesgo, alteración neuronal, cambios de humor, mala pronunciación, desequilibrio, falta de autocontrol, pérdida de memoria, falta de atención/concentración, bajo rendimiento en el estudio, riegos en tareas y de accidentes de tráfico…

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Efectos principales: afecta negativamente a los principales órganos de nuestro cuerpo (cerebro, hígado, corazón…), genera adipción, borrachera, como etílico, cambios en el comportamiento, provoca accidentes (muertes y lesiones…).
2. Factores: cantidad, graduación, edad, peso, sexo, mezclar varios, consumir en ayunas.
3. Libre y argumentada.
4. Que es muy peligroso para conductor y viajeros, que puede producir accidentes, la multa y pérdida de puntos e incluso penalización, falta de responsabilidad y control, irresponsabilidad de los que suben al coche sabiendo que el conductor ha bebido..
5. Conductor alternativo (amigo que no ha consumido), taxi, bus, otro medio de transporte… todo menos ir con el conductor bebido.
6. Persona que sustituye al conductor que ha consumido y que ofrece garantías de seguridad.
7. Falta grave o muy grave - 1000 euros - El permiso de conducir – Curso de recuperación de puntos – condena de servicios sociales o cárcel.
8. Sectores: adolescentes (cuanto menor edad, más daño), jóvenes entre los 14-18 años…
9. Comentario al texto:
   a. Respuesta personal, libre y bien argumentada.
   b. Nos preocupamos por los alimentos sanos, ecológicos… y desconocemos las consecuencias negativas del consumo de alcohol.
   c. Respuesta libre: estar bien informados, controlar el consumo, tener otras alternativas de ocio….
   d. Respuesta libre.
   e. Respuesta libre: necesidad de estar informado sobre los riesgos del consumo, pensar en otras alternativas de ocio, no beber y conducir, cuidar nuestra salud, conductor alternativo…




# SABER ACTUAR EN CASO DE ACCIDENTE ¡salva vidas!

# Índice

# PAS

# Presentación de la Unidad Didáctica

Saber actuar en caso de presenciar o sufrir un accidente es una buena forma de velar por la propia salud y la vida y la de quienes lo sufren.
No sería mala idea iniciar la Unidad Didáctica cuestionándonos las dos preguntas siguientes y también, formulándoselas después a los propios alumnos para captar sus impresiones:

¿Sabemos actuar adecuadamente en caso de sufrir o presenciar un accidente?

¿Te gustaría aprender a saber actuar con seguridad y haciendo las cosas bien?

¿Sabes lo que significan las letras PAS?

¿Conoces el teléfono de emergencias que se usa en toda Europa para pedir ayuda cuando tengamos un accidente o necesitemos presencia de auxilio?

Pues en esta Unidad Didáctica vamos a tener la oportunidad de saber lo esencial para prestar ayuda y, también, para acceder a más información o a la realización de talleres sobre soporte vital básico. Animaremos a los alumnos a que se interesen por este tema.

Ante un accidente, las personas nos ponemos muy nerviosas y, o nos quedamos bloqueados o lo hacemos de forma no adecuada.

Saber hacer bien las cosas no es difícil y todos podemos ser un elemento de seguridad activa y de vida. ¿Te animas?







## Aprenderemos a:

- Proteger el lugar del accidente para evitar que se produzcan males mayores.
- Saber llamar al número de emergencias 112.
- A dar la información precisa para que nos localicen y sepan lo que pasa.
- Y, si sabemos hacer las cosas bien, podremos prestar socorro, ayudar a algún sanitario… o simplemente, debemos saber lo que no hay que hacer nunca.

Para ayudar a conseguir los objetivos, en esta Unidad Didáctica podremos contar con el desarrollo de cuatro actividades programadas para poder abordar conocimientos, actitudes, valores y comportamientos de prevención para saber actuar de forma segura y de ayudar a proteger el entorno donde se ha producido el siniestro, avisar a emergencias y socorrer a los heridos.

También brindamos la posibilidad de un taller, para que el docente pueda ampliar esta información y acción de saber actuar en caso de accidente, sobre todo para los de cuarto de la ESO, viendo si es factible organizar un taller o jornada de soporte vital básico, si fuese posible contando con la colaboración de algún médico o sanitario, bien a través de un conocido o familiar o solicitándolo a la Cruz Roja.

Lo importante es que el docente sea sensible y conocedor de las técnicas básicas que se van a desarrollar y que, a la vez, pueda sensibilizar y formar a los alumnos de Educación Secundaria con el fin de que, en caso de accidente, sepan cómo actuar. Esta acción formativa y educativa, en la que insiste la Organización Mundial de la Salud, permitirá, no sólo multiplicar exponencialmente la conciencia general de los alumnos en favor de la seguridad y de la prevención, sino también desarrollará la capacidad de salvar muchas vidas y de evitar males mayores en caso de accidente.

# Programación Didáctica de la Unidad

Facilitamos la tarea docente con el diseño y presentación de la Programación Didáctica, como recurso metodológico de referencia y guía de todo el proceso.

## OBJETIVOS

**a.** Sensibilizar y concienciar a los alumnos de la necesidad y obligatoriedad de asistir a los accidentados.
**b.** Conocer los pasos del proceso de atención a los accidentados.
**c.** Practicar y aprender los pasos del PAS.
**d.** Conocer y saber usar el 112 como número de emergencias.
**e.** Saber preparar y remitir la información del accidente a la central del 112.
**f.** Ofrecer la posibilidad de realizar un Curso Básico de Soporte Vital Básico.

## CONTENIDOS

- Conocimiento de saber actuar y cómo en caso de accidente.
- Conocimiento del número de emergencias y saber usarlo adecuadamente.
- Valoración de las ventajas e inconvenientes de una buena actuación en caso de accidente.
- Realización de ejercicios prácticos y talleres para aprender bien el proceso del PAS.
- Realización del curso básico de soporte vital básico.

## ACTITUDES Y VALORES A POTENCIAR

Responsabilidad, solidaridad, prestación de auxilio, autocontrol y empatía.

## COMPETENCIAS BÁSICA A DESARROLLAR

- **Lingüística:** aprender a redactar la ficha de datos sobre el lugar del accidente y el informe de lo acontecido, heridos, fallecidos, situación en general.

- **Tecnológica:** aprenderse el número de emergencias, saber marcarlo y pasar la información.

- **Social:** aprender a prestar ayuda, saber auxiliar y fomentar la empatía.

## METODOLOGÍA

En todo momento, las actividades están diseñadas pensando en la motivación y en el proceso de enseñanza y aprendizaje. Los alumnos serán el centro y el docente el responsable de todo el proceso, animando y orientando para la adquisición de los contenidos, competencias, actitudes y valores, así como desarrollar comportamientos y estrategias de seguridad y protección personal a la hora de prestar la ayuda al accidentado.

Los recursos serán variados y a disposición de la voluntad de los docentes: vídeos, ejercicios, talleres, Role Playing, simulacros…

## RECURSOS

- Humanos: profesor, alumnos, experto en soporte vital básico, Policía Local, Coordinador de Educación Vial de la Jefatura de Tráfico, Médico de la Cruz Roja…
- Técnicos: ordenador, cañón, pantalla, teléfono móvil, conexión a la red…
- Materiales: triángulos, mesas, sillas, banderines para señalar el accidente, linterna, chalecos reflectantes...
- Espacios para realización de actividades: aula, gimnasio, patio…

## ESTÁNDARES DE EVALUACIÓN

- Conocimiento del número de emergencias, realización de la llamada y mensaje.
- Dominio de la técnica del PAS.
- Prestación de socorro y auxilio en caso de accidente y forma de actuar.

## PRUEBA DE EVALUACIÓN Y CORRECTORES DE LAS MISMA

Los ejercicios y pruebas de valuación tendrán como referentes los contenidos, objetivos, actitudes, valores y estándares marcados en esta programación.
En el proceso de evaluación formativa se presentan ejercicios de valoración y autoevaluación por parte de los alumnos. El docente siempre utilizará cualquier tipo de evaluación para revisar, controlar, animar y mejorar todo el proceso.
En las actividades se presentan ejercicios de evaluación y también, al final se incluye una prueba de evaluación y los correctores o solucionarios de las pruebas que se han realizado.

# Actividad 1: conoce la importancia del número en caso de emergencia: **el 112**

En el año 2008 este número para las emergencias fue considerado y admitido en toda la Unión Europea como el elemento común para solicitar ayuda en cualquier tipo de emergencia, no solamente en caso de accidente de tráfico.

El primer mensaje que daremos a los alumnos será:

**¡No lo dudes, cuando tengas un problema en cualquier país de la Unión Europea, el 112 será tu aliado para sacarte de cualquier apuro!**




## EJERCICIO 1:

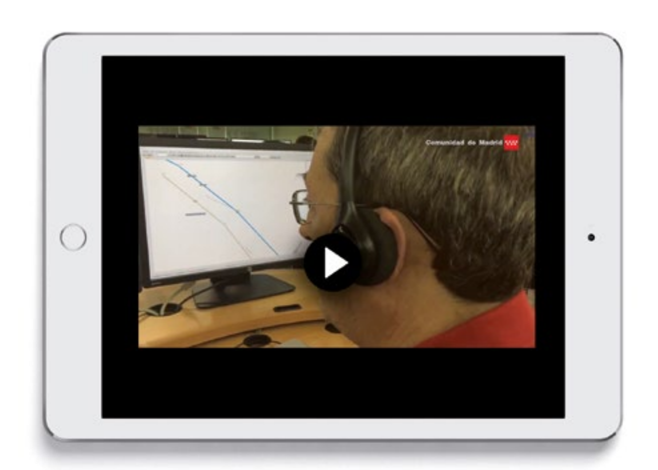
Nos esforzaremos y comprobaremos que todos los alumnos conocen el valor de 112 y el proceso a seguir para hacer una llamada.

Cuando se llama para informar de una emergencia, se genera una red de movilizaciones que actuarán de forma interactiva y rápida, según la ayuda que se precise: ayuda sanitaria, policía local, guardia civil, policía nacional, bomberos, unidades de rescate, protección civil, y todos los recursos que sean necesarios para una pronta y eficaz intervención de auxilio. La llamada tiene que dar la mayor información posible para que sea eficaz, por eso es adecuado que los alumnos aprendan a hacerse un esquema mental o escrito de todo lo que sea importante para que nos localicen y sepan a qué profesionales nos van a enviar. Podemos realizar diversas escenificaciones de casos: por ejemplo: voy caminando en el parque y una persona mayor se ha caído sin apariencias de haber tropezado. Sospecho que se ha mareado o que ha sufrido un infarto. Me acerco y veo que no se mueve y que respira con dificultad. No hay nadie cerca. ¿Qué hago?

*Podemos animar a los alumnos a que piensen y solucionen casos similares al mencionado.*

## EJERCICIO 2:

Ahora tendremos la oportunidad de que los alumnos vean un Vídeo sobre el proceso y contenido de la llamada, dura 2:34´. Estate atento a cómo se debe hacer para que la llamada sea adecuada y eficaz. Si quieres, puedes hacer alguna pasada más con el fin de que te quede bien grabado todo el proceso y así puedas actuar debidamente en caso de necesitarlo. Al final tendrás que contestar a unas preguntas.
**https://www.youtube.com/watch?v=kwHBHEaKpH8**



## EJERCICIO 3:

Una vez pasado el vídeo, animaremos a los alumnos a realizar el ejercicio que tiene en su Unidad Didáctica, pudiéndolo hacer de forma escrita o que vayan respondiendo conforme indique el profesor.

## EJERCICIO PRÁCTICO:

a. ¿Cuál es el proceso para realizar una llamada de emergencia en caso de accidente?
1º es ............................ y 2º ...........................................

b. ¿Crees que la primera llamada que hace la chica, para solicitar la ayuda de las emergencias, es correcta? ¿Por qué?
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

c. ¿Cómo crees que ha actuado la segunda chica que realiza la llamada de emergencia? ¿Por qué?
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

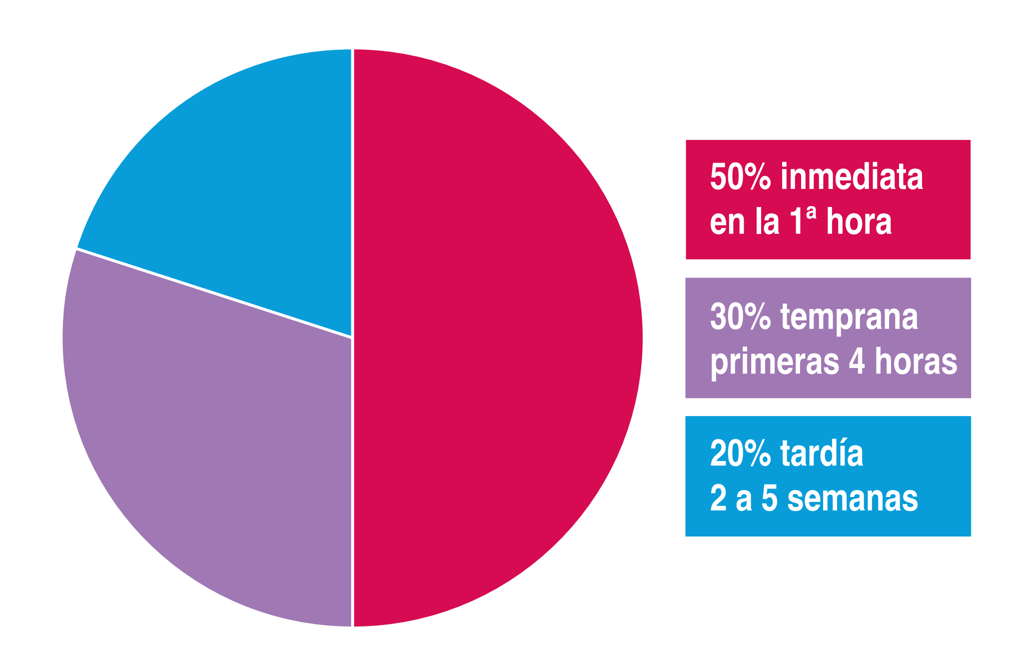
d. Escribe todos los datos que debes dar cuando llamas al 112 en caso de informar sobre un accidente, con el fin de que tu información sea adecuada y eficaz: ..............................................................................
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

# Actividad 2: forma de actuar en caso de accidente

No es fácil formarse en todo lo relacionado con la atención a un accidentado de tráfico. En esta actividad solamente se pretende que los alumnos aprendan a ejecutar bien la fórmula que se presenta, para que, dado el caso de presenciar o intervenir, en caso de accidente, sepan actuar con celeridad, seguridad y certeza. Porque si lo saben hacer bien, pueden salvar muchas vidas y evitar lesiones mayores. Y si los demás también lo sabemos, quizás podamos salvar la de los demás, si algún día lo necesitan.
Teóricamente la cosa es muy sencilla, pero conviene hacer ensayos con simulacros, pues en un accidente con los nervios y las prisas, la intervención se hace más difícil.

*Recuerda que los pasos del PAS son: primero (P) proteger la zona del accidente para hacerla segura, segundo (A) avisar o alertar al 112, y tercero (S) socorrer o ayudar a los heridos.*

**¿CUÁNDO MUEREN LOS ACCIDENTADOS?**




**¡Atentos, pues!**
**Le diremos directamente a los alumnos:**

Si presencias un accidente, de tráfico, pese a que los nervios te paralicen, debes saber que puedes actuar de forma rápida. Y esta intervención es muy importante, porque en los primeros minutos de producirse un accidente el tiempo es fundamental. En esos primeros minutos es cuando se pueden salvar o incrementar o reducir los efectos del accidente. Las estadísticas demuestran que es el momento en el cual fallecen más personas.

**EJERCICIO 1:**

Concienciaremos a los alumnos para que actúen siempre siguiendo el orden aprendiendo la memorística del **PAS**, que se desarrolla en tres fases que nos marcan el orden a seguir: (Lo repetiremos las veces necesarias para que todos los alumnos lo sepan de memoria y en el mismo orden).

## P: PROTEGER el entorno del accidente para que no ocurran otros y se agrave la situación.







- Protégete tú: ponte el chaleco reflectante y ponte en lugar que no ofrezca peligro.
- Coloca los triángulos de peligro (están en el maletero del coche) a 50-100 metros y que todos los que puedan andar se pongan el chaleco reflectante.
- Avisa a los demás conductores por delante y detrás del lugar del accidente. Se coloca a una persona oscilando el brazo de arriba a abajo, indicando disminuir la velocidad. ¡Cuida de tu seguridad y ponte en lugar visible pero seguro!
- Si ocurriese de noche utiliza reflectantes, linterna normal o la que lleves en tu móvil.
- Si un vehículo está funcionando procura quitar el contacto y poner el freno de mano.
- Observa que no hay humo o riesgo de explosión de un vehículo.

## A: AVISAR al 112. Es un número de llamada preferente.







- Llamar al 112 es gratuito desde cualquier teléfono. Si no hay cobertura hay que llamar desde un teléfono fijo.
- Nunca cuelgues la llamada hasta que no te lo indique la recepción del 112.
- Cuando llames para avisar de un accidente, dile exactamente:
    - La ciudad más próxima que has pasado o a la que vas allegar.
    - El número de heridos y si sabes describir su gravedad.
    - Si hay niños.
    - Si hay riesgo de incendio.

*¡No olvides que los teléfonos móviles permiten realizar llamadas de emergencia sin introducir el PIN e incluso sin cobertura! Además, los coches modernos también incluyen el sistema eCall.*

## S: SOCORRER, sólo si sabes actuar adecuadamente. Lo primero es no causar más daño.







- Nunca retires el casco a un motorista o ciclomotorista si no conoces la técnica adecuada para hacerlo bien.
- No intervengas si no sabes hacerlo. La buena voluntad no es suficiente y si lo haces mal puedes incrementar la gravedad del herido.
- Como norma general, no des de comer ni beber a los heridos, ni siquiera agua, pero sí cúbreles con una manta para que no pierdan calor.
- No proporciones ningún tipo de medicamento a los heridos, ya sean pomadas, pastillas, cremas o productos similares.
- Tras valorar la situación de los heridos, realiza sólo aquellas actuaciones que puedan evitar una amenaza inmediata para la vida del accidentado.
- Evita que los heridos anden, es preferible que se mantengan en una posición estable que les beneficie.

## EJERCICIO 2:

Proyectaremos el vídeo extraído del programa de TVE Seguridad Vital en el que se explican los pasos a seguir en caso de que presenciemos un accidente. (Dura 2:16´). Aunque sea un poco reiterativo, conviene que aprendas muy bien todo el proceso a seguir en caso de accidente, tanto si es el conductor el que puede intervenir o cualquier persona que quiera ayudar a los accidentados.
https://www.youtube.com/watch?v=JobOIHQQijE&feature=youtu.be

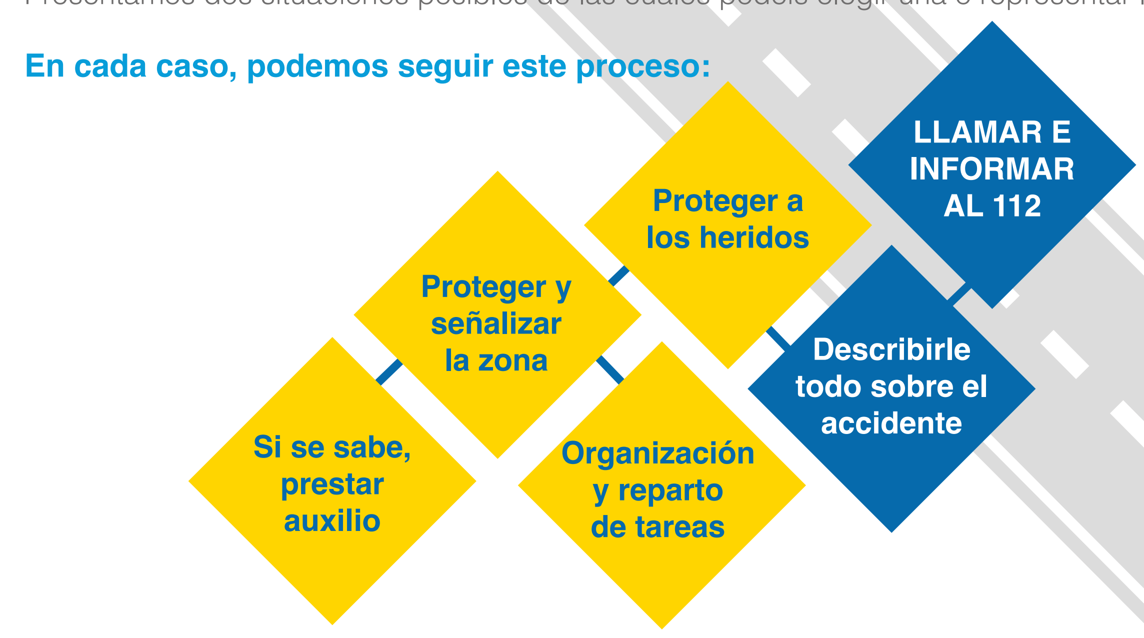


Una vez más, nos aseguraremos de que todos los alumnos saben bien los pasos a seguir y cómo hacer si presencian o intervienen en un siniestro vial.

# Actividad 3: taller de role playing para aprender bien el proceso del PAS

El Role Playing es una técnica a través de la cual se simula o escenifica una situación que se presenta en la vida real, como puede ser un siniestro vial. Al practicar esta técnica, los alumnos deben adoptar el papel (rol) de un personaje concreto y crear una situación como si se tratara de la vida real. El objetivo es imaginar la forma de actuar y las decisiones que tomaría cada uno de los personajes en situaciones diferentes. Para aprender bien el proceso del PAS y así saber actuar en un caso real, podemos hacer simulacros, mediante esta técnica, sobre situaciones diferentes de accidentes de tráfico distribuidos por grupos.
Presentamos dos situaciones posibles de las cuales podéis elegir una o representar las dos.

**En cada caso, podemos seguir este proceso:**




## EJERCICIO 1: Escenificación del caso 1 y 2

El caso está desarrollado en la Unidad Didáctica del alumno *Ver página 408 de la Unidad Didáctica 8 para los alumnos*, donde se explica con todo detalle el proceso a seguir.

Recordar que el docente debe tener elegido el lugar en donde se va a realizar la escenificación y los recursos y materiales que deben ser utilizados. Prepara la actividad con antelación para que no nos juegue una mala pasada la improvisación.
El docente incidirá de forma especial en el orden del proceso y las acciones importantes a desarrollar en cada una de las tres fases.




**Proceso a seguir:**

- Reparto de competencias o papel de los protagonistas o personajes que intervienen: accidentados y socorristas. Decidir lo que tiene que hacer cada uno.
- Situar la escena: vehículos (puede ser una mesa, silla, pupitre…).
- Situar a cada persona accidentada en su lugar.
- Realizar el paso de PROTEGER LA ZONA (disponer de dos triángulos).

- Realizar el paso de AVISAR: simulacro de llamada al 112 con todos los detalles.
- Realizar el paso de SOCORRER y auxiliar a cada uno de los siniestrados. (Recuerda que uno debe organizar las tareas y reparto de las mismas).

Al final de cada escenificación, abriremos cauces de participación y de opinión a los alumnos par que juzguen lo que han presenciado.

### EJERCICIO 2: con la participación de algún personal sanitario

Sería interesante que en el desarrollo de las escenificaciones estuviese presente algún sanitario con el fin de que indicase en todo momento cómo debería ser la forma de actuar a las personas accidentadas: en qué orden, qué es lo que se debe hacer y sobre todo lo que nunca se puede hacer… Para el desarrollo de esta actividad el docente verá las posibilidades de poder realizarla en un momento determinado. Si se desarrollara, recomendamos que se programe debidamente en todos los aspectos, con el fin de que todo esté previsto y las actuaciones con heridos sigan el protocolo del ámbito de la salud y no de cualquier manera.

# Actividad 4: recursos para poder ampliar la información

Ponemos a disposición de los alumnos dos recursos válidos para formarse bien y para poder atender a los accidentados si alguna vez necesitaran intervenir:

### a. Guía de Primeros Auxilios en caso de accidente

Nos presenta, de forma clara y didáctica, una información completa y detallada sobre la manera de intervenir adecuadamente cuando ocurre un accidente.
http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Comportamiento-y-primeros-auxilios.pdf



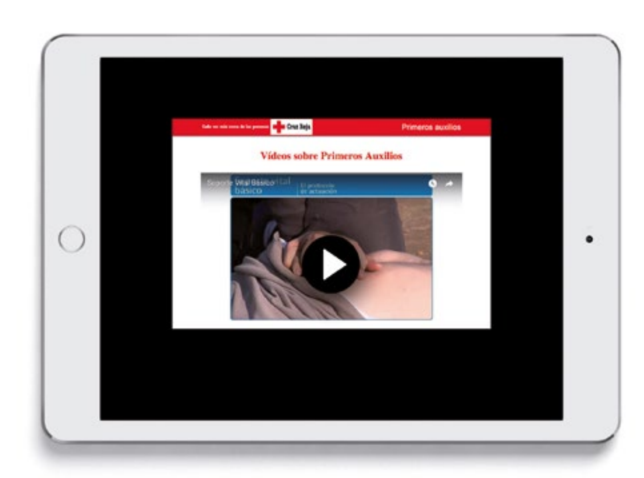

El docente la presentará de forma general y, en determinados momentos, la podrá utilizar para explicar de forma más detallada alguno de los aspectos, sobre todo de los apartados 1, 3 y 5 que están más relacionados con el tema que estamos tratando.
Este recurso, que es un PDF editado por la DGT, te presenta una información completa y detallada sobre la manera de intervenir adecuadamente cuando ocurre un accidente, puedes consultar la Guía de Primeros Auxilios que nos ofrece la DGT y que adjuntamos, mediante el enlace correspondiente.

### b. Formación inicial en Soporte Vital Básico

Se trataría de diseñar el programa preciso para realizar un curso elemental y práctico sobre Soporte Vital Básico, que proporcionara conocimientos y técnicas para saber hacer algunas intervenciones más elementales en caso de accidente.

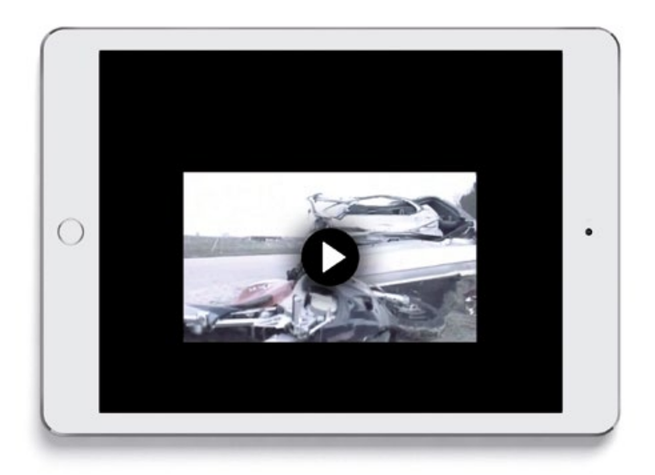
Esta es una propuesta de buena práctica que podéis solicitar. El profesor, el tutor o la Asociación de Padres y Madres, pueden ayudaros a ver la forma de organizarla. Requiere la participación de un sanitario o médico, que bien pudiera ser de la Cruz Roja o algún familiar o conocido. Lo ideal sería que cada año lo hicieran los alumnos de 40 de la Educación Secundaria y así tendríamos garantizado que todos los alumnos estarían formados.

Un vídeo referente al protocolo sencillo de actuación, editado por la Cruz Roja (11:09 minutos). Veremos como no es tan difícil y que puede servir en cualquier momento para salvar a las personas que lo necesiten. **http://www.cruzroja.es/cre_web/formacion/primeros_auxilios/videos/03svb.htm**




Como siempre, a partir del visionado, tendremos la oportunidad de explicar, comentar o pedir opinión a los alumnos para escuchar sus aportaciones, dudas o aclaraciones.

Finalizaremos, utilizando esté vídeo que nos sirva para repasar y reforzar los momentos esencial de intervención de caso de accidente, bajo las siglas del PAS.
Adecuado para repasar y recordar el proceso de intervención en caso de accidente. Duración: 1:25 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=CYHIW9aSxiY&feature=youtu.be**



# La evaluación de la Unidad Didáctica

Como en todas las Unidades anteriores, a continuación tienes preparada una prueba sencilla para valorar lo que has aprendido.

Nombre:…………………………........ Apellidos: …………………......…………… Fecha: ...............................

1. ¿Recuerdas el número de emergencias al que debes llamar cuando tienes cualquier problema relacionado con la salud en casa, en la calle, en carretera, en la piscina…?

.........................................................................................................................................................

2. Menciona las siglas que sirven para recordar los pasos a dar en caso de accidente de circulación y escribe las actuaciones más importantes en cada una de ellas:

.........................................................................................................................................................
.........................................................................................................................................................
.........................................................................................................................................................

3. Completa; Si participo o veo un accidente de tráfico tengo la obligación legal de………… Para actuar de forma adecuada, lo primero que haré es………… lo 2º………………… y lo 3º……….. Para proteger la zona del siniestro colocaré los…………… de peligro a una distancia de………. metros, y después llamaré al teléfono ……….. y finalmente me dedicaré a ……………… a las personas del siniestro.

4. Escribe las cuatro medidas básicas para la seguridad en caso de accidente:

.........................................................................................................................................................
.........................................................................................................................................................
.........................................................................................................................................................
.........................................................................................................................................................

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1

a. 1º marcar el 112 y 2º Dar toda la información detallada sobre el accidente: lugar exacto, coches implicados y cómo están, heridos fuera o dentro del coche… y contestar con tranquilidad a las preguntas que nos realice el receptor de la llamada.
b. No ha actuado bien: está muy nerviosa, no da todos los datos sobre el accidente y, al final, culpa a los servicios de emergencias.
c. Sí actúa perfectamente: está tranquila, da todos los datos y colabora bien con los servicios de emergencia.
d. Primero me identifico, después facilito todos los datos sobre el accidente: lugar exacto (punto kilométrico donde ha ocurrido, carretera en la que ha ocurrido, detalles significativos del lugar (cerca de qué pueblo, monumento o especio. Ciudad a la que se dirigían los coches afectados, heridos que se ven dentro o fuera del coche, situación de los heridos, escuchar las indicaciones del encargado del 112 y tratar de socorrer a los heridos, conforme a la preparación que tenga y lo que sepa hacer bien.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. 112.
2. Proteger. Avisar y Socorrer. Explicando lo más importante de cada paso.
3. Socorrer, Proteger, avisar, socorrer, triángulos, 50 a 100 metros, teléfono 112, ayudar/socorrer.
4. Protocolo del PAS, Soporte vital básico, Prestar socorro, Protegerme a mí mismo.





# EDUCACIÓN VIAL

## para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)

## UNIDADES DIDÁCTICAS PARA LOS ALUMNOS



# ¡Bienvenidos!

El diseño y elaboración de las 8 UNIDADES DIDÁCTICAS que componen esta publicación, tiene como destinatarios a todos los chicos y chicas de tu edad, más o menos comprendida entre los 12 y 18 años.

¿Por qué para vosotros?
El motivo para pensar en vosotros proviene de la dura realidad que se refleja en las estadísticas de siniestralidad del tráfico vial al resaltar que: *los siniestros de tráfico ocasionan muchísimos heridos y demasiadas muertes, sobre todo, en los jóvenes de vuestra edad (15-29 años), que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), considera que esta es la primera causa de muerte para vosotros".*
Lo más duro y lamentable de estos accidentes es, que todos se podían haber evitado.
La Dirección General de Tráfico, para solucionar este problema y reducir al máximo posible los siniestros y sus secuelas, nos pide la colaboración, responsabilidad e implicación de todos. ¡Esta es una tarea de responsabilidad compartida!
Así pues, os animamos a que participes activamente y que estas actividades os ayuden a tomar más conciencia de los posibles riesgos que se derivan de las actitudes y comportamientos inadecuados como peatones, viajeros o conductores de algún vehículo. Si tomas conciencia de este problema y si tratas de ser una persona educada y formada vialmente, estarás compartiendo esa responsabilidad para ayudar a conseguir una movilidad segura para reducir al máximo la siniestralidad vial y todas sus consecuencias negativas. Esta es una buena manera de defender la salud y la vida.

*A continuación vamos a presentar las ocho Unidades Didácticas que se han diseñado y programado para que puedas mejorar en Educación Vial.*

*Tendrás una buena ocasión para aprender a percibir los riesgos a los que estamos sometidos como peatones, viajeros, conductores de bicicleta o de ciclomotor, así como los inconvenientes de ir distraídos y de consumir alcohol y otras drogas.*

*También tendrás la oportunidad de aprender las técnicas básicas para saber actuar en caso de accidente.*

*¡Buena ruta!*



# Índice Unidades Didácticas para los Alumnos

UNIDADES DIDÁCTICAS PARA LOS ALUMNOS




# EL PEATÓN:
## sus derechos y deberes



# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

Sabemos que, a lo largo de la Educación Primaria, ya has visto y estudiado algún tema sobre tu forma de actuar y comportarte como peatón. No dudamos de que lo estés haciendo bien. Pese a todo, vamos a proponerte que recuerdes y aprendas bien cuáles son las consecuencias de no respetar las normas y señales. También te ayudaremos a prender lo importante que es conocer y percibir los riesgos y los efectos que nos pueden provocar las malas acciones como peatones, y también queremos que comprendas que si lo haces bien es una buena medida de seguridad como defensa de tu salud e incluso de tu propia vida, porque todos los siniestros se pueden evitar.

También, todos lo sabemos, que cuando cruzamos una calle, una carretera o un paso de peatones, es muy peligros y estamos sometidos a riesgos. Muchos lo hacen de forma antirreglamentaria, dependiendo de la situación o forma de ejecutarlo: no miran, cruzan en diagonal, lo hacen corriendo, no respetan las señales, lo hacen por fuera del paso de peatones, cruzan en rojo… y otros peatones hacen las cosas mal porque no saben o han olvidado cómo deben hacerlo cuando van por carretera, cuando circulan con poca luz o es de noche.

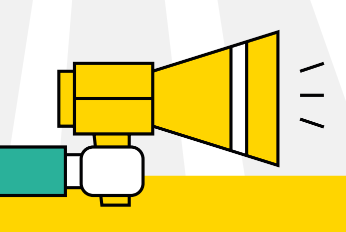
*Es importante que comprendas, asimiles y memorices bien todas las fases del proceso para conseguir una movilidad segura y preventiva. Te las recordamos en la tabla adjunta:*



Para poder conseguir desplazamientos responsables y seguros, en esta Unidad intentaremos ayudarte a recordar y fortalecer las normas básicas que debes tener en cuenta cuando eres peatón y que sean capaz de prevenir, de tomar decisiones adecuadas para poder mejorar y así garantizar tu propia seguridad.

Te vamos a proponer una serie de actividades que irán acompañadas de una mínima teoría y muchas actividades prácticas, para que te resulte más fácil y atractivo. En alguna de ellas se te va a pedir que lo hagas en pequeño o gran grupo, porque cuando hacemos las cosas contando con los demás y colaborando, el trabajo se hace más ameno, fácil y enriquecedor.

*No estaría nada mal que iniciemos el desarrollo de esta Unidad Didáctica conociendo la definición que sobre el vocablo "peatón", señala el Reglamento de Circulación:*



***Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad determinada de usuarios. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.***

Te has parado a pensar en la variedad de peatones que existen y que no se expresan en la definición: personas limitadas en su movilidad por la edad, por enfermedad o discapacidad, invidentes, sordas, limitadas por su edad? ¿Crees que, en determinados momentos, necesitan comprensión, respeto o ayuda? ¿Te has puesto alguna vez en su lugar para conocer sus dificultades al moverse por las calles?

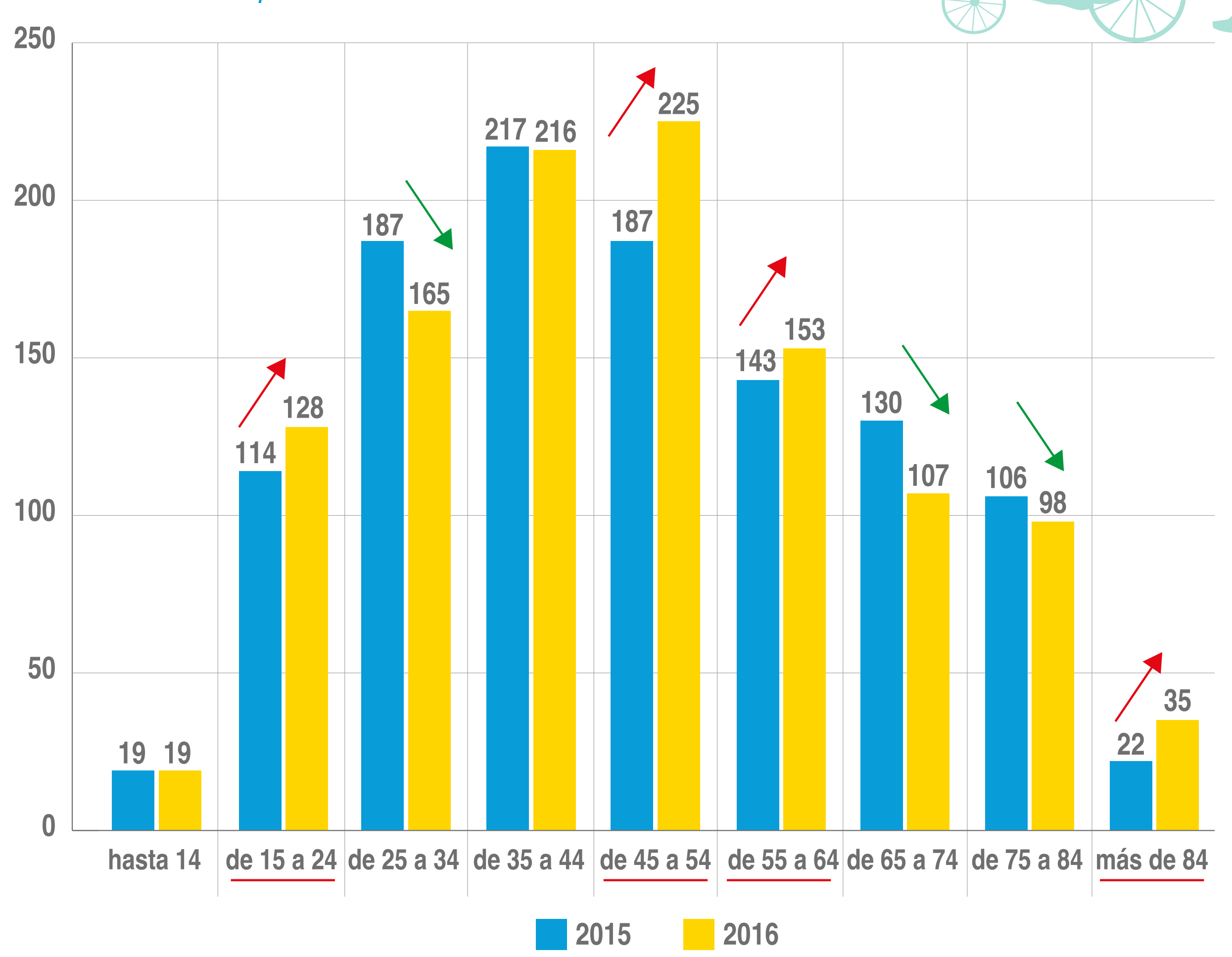
# Estadísticas relacionadas con la accidentalidad del peatón

Hay quien dice que es una tontería conocer los datos estadísticos sobre las consecuencias de los accidentes o siniestros de tráfico, pero lo cierto es que las estadísticas son un punto de partida importante para hacernos conscientes de que existen los accidentes y todas las consecuencias leves, graves, muy graves e incluso la pérdida de la vida. Son muchas las personas, incluidos niños y jóvenes que pierden la vida por accidentes que se podían haber evitado si todos hubiesen hecho las cosas bien.
Conocer estos problemas es adecuado para tratar de buscar la manera de evitar que se produzcan. No podemos olvidar, que cada uno de nosotros puede ser responsable o correr el riesgo de sufrir un accidente y así, empezar a formar parte de estas fatales estadísticas de las que estamos hablando. Muchos piensan que estas cosas solo le ocurren a los demás.

Cuando veas esas estadísticas, verás que la mayor parte de estos siniestros se dan en ciudad, aunque el índice de mortalidad en estos casos es bajo. Un 10% de los accidentes peatonales se produce en carretera y, el riesgo de tener una lesión muy grave o de poder morir es muy alto, pues a mayor velocidad de los vehículos, peores consecuencias para el elemento más débil de la circulación que es el peatón.

Respecto a las estadísticas del año 2016, que son los últimos datos de los que se dispone, la mayoría de los grupos de edad presentan descensos, es decir que han habido menos consecuencias o fallecimientos, Y eso es una buena noticia, pero no debemos permitir ni un solo accidente.

*De forma resumida, presentamos los datos más importantes y las variables de mayor incidencia en la accidentalidad de los peatones.*




**ESTADÍSTICAS GENERALES DE ACCIDENTES EN VÍAS INTERURBANAS.**
**Año 2016** En este año ocurrieron **1.038 accidentes**

**1.160 fallecidos y 5.067 hospitalizados por su gravedad**

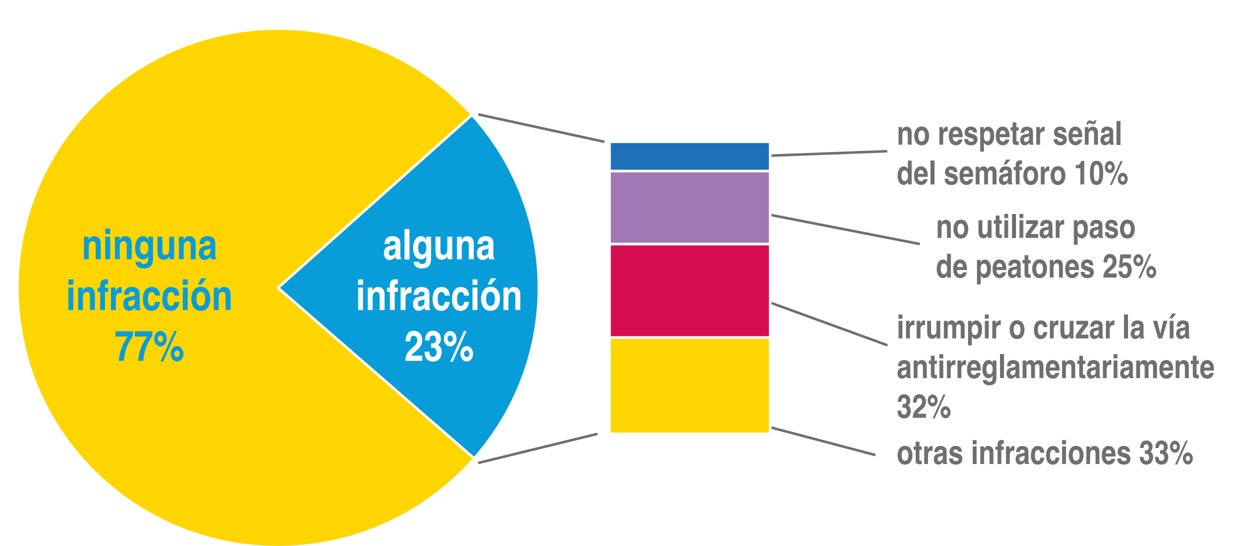
- El 79% eran varones.
- El 2% eran menores de 14 años (19).
- 33 eran ciclistas (6 no llevaban puesto el casco).
- 21 eran ciclomotoristas (1 no llevaba puesto el casco).
- 118 eran peatones.
- 161 no llevaban cinturón de seguridad.

# La percepción del riesgo como peatones es una buena medida preventiva



Una de las mejores estrategias para evitar los accidentes, cuando circulas como peatón en ciudad o en carretera, es que sepas y cumplas bien las normas y que seas consciente de los riesgos que corres, aun haciendo las cosas bien. Porque, también dependes del comportamiento de los conductores. Es adecuado pensar los lugares, las horas, las condiciones climáticas… que forman parte de tus recorridos, visualizarlas en tu mente y hacer saltar las alertas para no llevarte sobresaltos.

## DISTRIBUCIÓN DE LAS INFRACCIONES EN PEATONES VÍCTIMAS



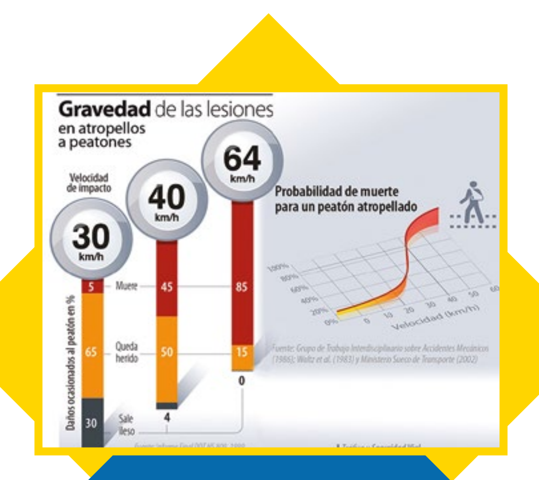

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT).

Como estás viendo en el gráfico anterior, los peatones somos demasiado rebeldes y respetamos poco las normas. Fíjate en los porcentajes más elevados que nos dicen que los peatones: entramos en las calles por donde nos da la gana, no utilizamos los pasos de peatones y no respetamos el semáforo. Esas tres cosas tan sencillas de hacer, son las causantes del mayor número de siniestros para los peatones.

Si eres atropellado por un vehículo, piensa que el impacto está estrechamente relacionado con la velocidad a la que va. Sabes que a mayor velocidad, mayor riesgo y peores consecuencias. Las posibilidades de fallecer en un atropello crecen conforme aumenta la velocidad del vehículo. Toma nota de la siguiente escala:



**Según la OMS, 280.000 peatones mueren al año**

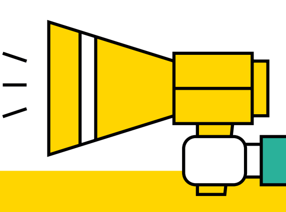



· A 50 km/hora, la posibilidad de perder la vida en un atropello es del 70%.

· A 60 km/hora, la posibilidad de fallecer en un atropello es del 85%.

· A 70 km/hora la posibilidad de fallecer en un atropello es del 100%.

Tú eres joven y puedes pensar que a ti nunca te va a ocurrir un accidente. Pero, por desgracia, la triste realidad nos dice que, en ese número que aparece en las estadísticas de accidentes, también hay niños, adolescentes, jóvenes y mayores. Lo importante de todo esto es, que los siniestros siempre pueden ser evitables, si nos ponemos todos a ello.



## ¡RECUERDA!

*Los peatones somos los más vulnerables a la hora de sufrir un siniestro y llevamos todas las de perder. La mejor forma de evitar los siniestros es percibirlos y prevenirlos.*
*Para ser un buen peatón, es necesario conocer todas las normas de seguridad, los derechos y deberes. También tener actitudes, valores y comportamientos adecuados.*
*Un buen peatón siempre debe percibir las situaciones de riesgo para prevenir, según circule en ciudad o en carretera, sea de día o de noche. Porque en muchas ocasiones, aunque vayamos haciendo las cosas bien, hay conductores que se despistan, que se duermen o que van borrachos.*
*El peatón siempre debe extremar las precauciones y, por supuesto, que en todos los casos también ha de conocer y cumplir las normas que indica el Reglamento de Circulación.*
*Elevar los niveles de percepción de los posibles riesgos, la atención y la Educación Vial, son una buena estrategia para tu seguridad.*
*Tendrás mucho que aportar para mejorar las actitudes, los valores y comportamientos como buen peatón, que actúa siempre con seguridad.*

# Actividad 1: ¿eres un buen peatón?

Nada mejor que luches para favorecer un cambio de actitud (querer hacer todo bien, saber que las normas nos protegen…), valores (respeto, prudencia, responsabilidad, empatía, solidaridad…) y comportamiento (saber cumplir las normas y hacer las cosas bien, incluso cuando no me ven). Piensa un poco en tus actitudes, valores y comportamientos que tienes como peatón. Te ayudaremos a que puedas conocer la realidad de la que partes. Por eso, te pedimos que, con sinceridad, te analices como peatón.

*La actividad es muy sencilla: completa la tabla siguiente y escribe 5 cosas que sueles hacer como buen peatón y otras 5 que, de hacerlas, estarás poniendo en riesgo la salud y la vida.*
*Puedes incluir comportamientos en ciudad, en carretera, de día, de noche… Piensa un poco y completa la tabla de datos:*

## TABLA DE VALORACIÓN DE COMPORTAMIENTOS COMO PEATÓN

| | | |
|---|---|---|
| COMPORTAMIENTOS ADECUADOS. (Seguros) | **1** | |
| | **2** | |
| | **3** | |
| | **4** | |
| | **5** | |
| COMPORTAMIENTOS INADECUADOS. (De riesgo) | **1** | |
| | **2** | |
| | **3** | |
| | **4** | |
| | **5** | |

Después de completar los datos, podemos reunirnos en pequeño o gran grupo y comentar, comparar o llegar a conclusiones, teniendo en cuenta las respuestas y opiniones de los otros, cuáles son los mejores comportamientos y los peores a nivel personal o de grupo, cómo podemos mejorar los comportamientos…
Actuaremos conforme al tiempo disponible o según cómo nos indique nuestro profesor.



**1 de cada 3 atropellos a peatones se produce en el entorno del colegio**

# Actividad 2: actuaciones del peatón para evitar accidentes

Con los datos estadísticos que te hemos dado sobre peatones y con los resultados de la tabla de la actividad anterior, sobre los comportamientos adecuados e inadecuados y con los datos de la tabla de abajo, se puede establecer un análisis personal y un debate en la clase. Para ello, nos dividimos en pequeños grupos, nos pondremos de acuerdo para comentarlas y finalmente exponer las conclusiones ante el resto de compañeros.
Entre todos trataremos de llegar a establecer algunas conclusiones e indicaremos la forma de poder llevarlas a la práctica para poder mejorar nuestra seguridad como peatones.

## TABLA DE VALORACIÓN DE CONDUCTAS Y COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

*Selecciona un número de la siguiente escala, del 1 al 5, por cada pregunta, sabiendo que 1= muy pocas veces y 5= siempre.*

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Cruzo los pasos de peatones con semáforo en rojo | | | | | |
| 2. Cuando tengo que cruzar una calle, no suelo usar el paso de peatones | | | | | |
| 4. Voy haciendo equilibrio por el bordillo de las aceras | | | | | |
| 5. Cuando voy por la acera, no tengo en cuenta la entrada y salida de garajes | | | | | |
| 6. En carretera siempre camino por el lado derecho de la calzada | | | | | |
| 7. Cuando camino de noche por carreteras, no llevo chaleco reflectante | | | | | |
| 8. He tenido algún susto o riesgo cuando he cruzado mal una calle | | | | | |
| 9. No soy respetuoso con los que van en sillas de ruedas, los ciegos, los mayores… | | | | | |
| 10. Considero que los accidentes le pueden ocurrir a otros y nunca a mi | | | | | |

## AUTOEVALUACIÓN:

*Suma todas las puntuaciones que hayas resaltado en la tabla anterior y autoevalúate como peatón:*
*49-50 Muy malo. 48-47 Bastante Malo. 46-36 Malo. 25-35 Normalito. 24-10 Mejorable. 1-9 Peatón Bueno y Seguro.*

*Pregunta para la puesta en común: ¿Qué características principales debe tener una persona para ser un peatón bueno o malo? ¿Qué ventajas o desventajas crees que tiene ser un buen o mal peatón?*

# Actividad 3:
# los derechos y deberes del peatón

La Ley de Seguridad Vial nos señala también cuáles son las normas y los comportamientos que debemos cumplir todos como peatones. Sería adecuado que estuviésemos convencidos de que debemos hacerlo, por nuestra seguridad, la de los demás y también para evitar la posible sanción económica.

Una buena forma de aprender estas normas y tenerlas a mano, es utilizando la Guía Didáctica que nos ofrece la DGT y que puedes consultar en cualquier momento. Por eso te la presentamos en esta Unidad Didáctica.

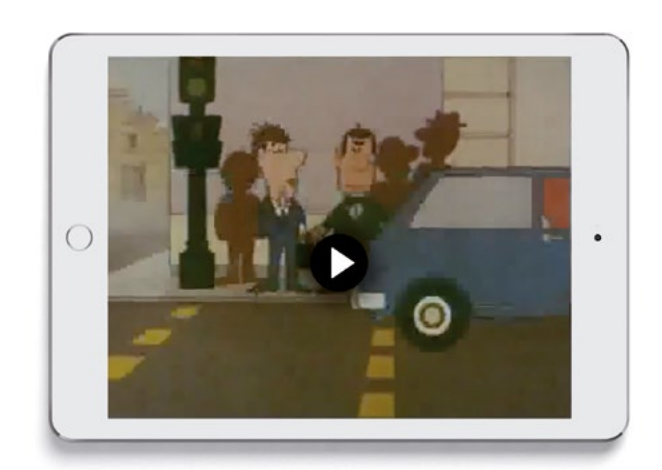


*Puedes acceder a las normas básicas del Manual del Peatón:*
http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf




Te habrás dado cuenta ya que hay comportamientos de peatones adecuados e inadecuados; seguros y peligrosos; reglamentarios y antirreglamentarios.

**VIDEO:** campaña de la DGT. Dura 0,28 segundos):
**https://www.youtube.com/watch?v=5RwcWKYntzc**



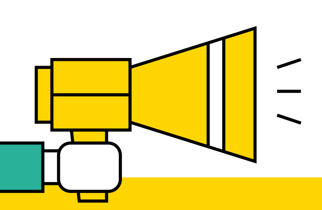
## SANCIONES A LOS MALOS PEATONES

| | |
|---|---|
| Cruzar la calle fuera del paso de peatones (cuando exista) | 80 euros |
| Cruzar un semáforo en rojo | 200 euros |
| No caminar en carretera por la izquierda de la calzada | 80 euros |
| Caminar por autovía o autopista | 80 euros |
| Los peatones están obligados a someterse a la prueba de alcohol y otras drogas | Sin sanción |

**Referencia legal para consultar estas sanciones:**
**https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-11722**
*Artículos 25 y 49, Capítulo I y II del Anexo*



Por todo esto, y por tu seguridad, aunque a tu edad ya debes conocer tus derechos y deberes como buen peatón, te vamos a ayudar a que los recuerdes y valores si los cumples o no. Los 10 apartados siguientes, reflejan las actitudes y comportamientos que debe tener un buen peatón:



### MUY IMPORTANTE. ¡RECUERDA!

*1- No sorprender a los conductores ni dejarnos sorprender.*
*2- Primero mirar, después cruzar.*
*3- En ciudad utilizar los pasos para peatones y respetar los semáforos y las señales de los agentes.*
*4- En carretera, circular siempre por la izquierda.*
*5- Por la noche, utilizar reflectantes o linternas para hacerse ver.*
*6- Utilizar correctamente los trasportes públicos y los vehículos particulares.*
*7- Tener especial cuidado con los niños pequeños y las personas de mayor edad.*
*8- Respetar los derechos de los otros. Las calles son de todos.*
*9- A la hora de esperar a cruzar una calle esperar en la acera. Nunca en la calzada o en el bordillo.*
*10- Ser prudente y cortés en todo momento.*

**Ahora te pedimos que contestes con brevedad, pero con claridad, a las dos preguntas siguientes:**

a. Qué significa para ti: “No sorprender al conductor cuando vas a cruzar una calle o vas caminando por la carretera”

b. ¿Cómo puedes respetar los derechos de los conductores cuando cruzas una calle?

Después de haber emitido tus respuestas, puedes comentar, en pequeño grupo o delante de toda la clase, alguna de las respuestas, compararlas con las de tus compañeros y obtener algunas conclusiones.

# Actividad 4:
# trabajo de investigación sobre las actitudes

¿Quieres saber la valoración personal sobre tus actitudes y comportamientos como peatón?

En primer lugar, contesta con sinceridad a las 9 preguntas que te formulamos y pon al final de cada una de ellas la puntuación que decidas, sabiendo que: 1= NO, 2= alguna vez, 3= SI.

| COMPORTAMIENTOS COMO PEATÓN | NO | AV | SI |
|---|---|---|---|
| Cruzo las calles por los pasos de peatones (Si existen) | | | |
| Cuando hay semáforo acostumbro a cruzarlo en rojo | | | |
| Cuando espero a cruzar lo hago cerca de la calzada | | | |
| Acostumbro a caminar por el bordillo de las aceras | | | |
| En carretera circulo por la izquierda | | | |
| De noche, cuando hay poca luz, uso reflectantes | | | |
| Si no hay pasos de peatones cruzo cerca de las esquinas | | | |
| Suelo cruzar por fuera de las marcas del paso de peatones | | | |
| Muchas veces cruzo la calle por donde me cae más cerca | | | |

En segundo lugar, en una tabla de frecuencias y porcentajes, se recogerán todas las respuestas de los compañeros, pregunta por pregunta, para saber las frecuencias de cada una de las tres posibles respuestas: SÍ, NO, ALGUNA VEZ.

En tercer lugar, formaremos grupos de cuatro compañeros para conocer los datos de todo el grupo.
Por cada una de las preguntas, hallaremos las frecuencias, las convertiremos en porcentajes, y las representaremos con diferentes tipos de gráficas: barras, sectores, pictogramas o regletas.

En cuarto lugar, cada pequeño grupo sacará algunas conclusiones sobre los datos que se han utilizado y algunas propuestas para mejorar como peatones.

Para finalizar, entre todos, elaboraremos un pequeño informe, aportando algunas de las conclusiones obtenidas y, a ser posible, algún compromiso para mejorar como peatones. Podemos reflejarlo en el tablón de la clase.

# Actividad 5:
# trabajo de investigación de campo sobre los comportamientos peatonales al cruzar una calle

Un buen método para aprender es recurrir a la observación sobre las acciones y los comportamientos de un grupo de personas frente a determinadas situaciones del tráfico, a la hora de cruzar una calle.

Con este pequeño trabajo se pretende que puedas ver y analizar el comportamiento de un grupo de personas, elegidas al azar, frente a sus actuaciones y comportamientos a la hora de cruzar una calle regulada con semáforos (opción A), con Paso de peatones (Opción B).



Si en tu pueblo o ciudad no existen los semáforos, la actividad la puedes hacer también con la Opción B. Completaréis la tabla con las respuestas en la opción. Para ello preguntaréis a 20 personas del pueblo y de diferentes edades:

**Como norma general,**
**¿Por dónde suele cruzar las calles del pueblo?**

Para completar la tabla en la opción B, es importante seleccionar bien el lugar, fijar bien las competencias de cada miembro del equipo (mejor hacerlo entre 4 que no solo), repartir las tareas: los que se encargan de observar cada comportamiento y saber anotar bien los datos observados para que se pueda recoger toda la información posible que después trabajaremos en la clase.

| EDAD DE LOS PEATONES | CRUZAN EN ÁMBAR / CRUZA POR CUALQUIER LUGAR | CRUZAN FUERA DEL PASO DE PEATONES / CRUZAN CERCA DE LAS ESQUINAS | CRUZAN EN ROJO / CRUZAN ALEJADOS DE LAS ESQUINAS | TOTALES |
|---|---|---|---|---|
| Menos de 12 años | | | | |
| Entre 13-16 años | | | | |
| Más de 16 años | | | | |
| Más de 65 años | | | | |
| TOTALES | | | | |

Una vez elegido el lugar a observar, estaremos preparados para iniciar la recogida de datos antes de ponerse en verde el semáforo de peatones y concluirá un poco después de ponerse en rojo, con el fin de poder anotar a las personas que cruzan en ámbar o en rojo. El jefe de grupo marcará los momentos.

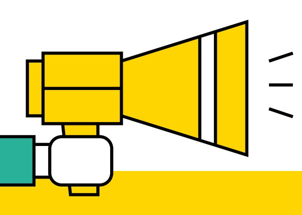


## PROCESO

1. Cada grupo elegirá un paso de peatones, o la opción B (pasar la en cuenta a las 20 personas), por cada persona, edad y conducta observada. (Conviene entrenarse antes para hacerlo bien).

2. Al final otro miembro del grupo, contabilizará el número total de peatones que han cruzado mal.

3. Alguno podrá sacar fotos o grabar un vídeo para poder utilizar las imágenes posteriormente.



**RECUERDA LOS PASOS DEL TRABAJO A REALIZAR:**

*1. Observación y recogida de información, según la tabla de frecuencias presentada.*

*2. Elaboración de la tabla de frecuencias, por edades y conductas que se observan, según la tabla adjunta.*

*3. Análisis y valoración de los datos.*

*4. Representación gráfica.*

*5. Conclusiones que se proponen para la mejora de las conductas y los comportamientos.*

Si hemos hecho la encuesta a los compañeros y personas del pueblo con la pregunta: ¿Cómo cruzas normalmente las calles del pueblo? Elegid unas diez personas por cada grupo de edad.

Al preguntar, hay que llevar preparada la ficha de recogida de respuestas. Ir anotando la respuesta con una rayita en la casilla correspondiente a estos grupos que se han establecido en la tabla de datos.

Al final, cada grupo podrá presentar a los demás su trabajo y las conclusiones generales a las que han llegado.

# Actividad 6: recordatorios sobre medidas para la seguridad



## RECORDATORIOS IMPORTANTES PARA LOS PATINADORES

En algunas ocasiones entramos en conflicto los usuarios de las vías al no cumplir las normas o no respetar los derechos y espacios de los demás.
Conocer esas normas, derechos y tener capacidad de respeto y empatía, puede ser una buena alternativa para potenciar la convivencia y aminorar las posibilidades de un siniestro.
Patinar agarrado a un vehículo o hacerlo por una carretera está prohibido, pero sobre todo debemos ser consciente del gran riesgo que supone ese comportamiento. Percibir los riesgo antes de realizar una acción, suele ser una buena medida preventiva para la seguridad.

Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de las mismas que les estén especialmente destinadas y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159 de este Reglamento, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

## LO BÁSICO PARA PEATONES SEGUROS EN CIUDAD

- En rojo: no pasar.
- En verde: podemos pasar, pero no te descuides.
- En amarillo (ámbar): debemos estar en alerta, pero no pasar.
- Esperar siempre en la acera a un paso de la calzada.
- No cruzar hasta que los vehículos estén parados y el semáforo esté en verde.
- Para cruzar, primero mirar a la izquierda, después a la derecha y siempre muy atentos.
- Tener cuidado con las entradas y salidas de coches en los garajes.
- Respetar y ayudar a las personas con discapacidad física y a las personas mayores.



## LO FUNDAMENTAL PARA LOS PEATONES SEGUROS EN CARRETERA

- Circular siempre por el lado izquierdo de la calzada para ver los coches de frente.
- Caminar siempre por el arcén o lo más alejado de carretera y en fila india.
- Recordar que no está permitido caminar ni atravesar las autopistas.
- Cuando tengamos que cruzar la carretera, lo haremos por el lugar más seguro y con mayor visibilidad y donde no haya curvas u obstáculos que nos impidan ver y ser vistos.
- Extremar las precauciones y aumentar la visibilidad cuando circulemos con poca luminosidad.

## LO ESENCIAL PARA CAMINAR SEGURO DE NOCHE O POR LUGARES CON POCA ILUMINACIÓN

- Lo importante es ver y hacerte ver por los conductores.
- Lleva siempre ropa clara.
- No te olvides de llevar una linterna y material reflectante (chaleco, brazaletes, zapatillas, gorra…).
- Camina lo más alejado posible de la calzada y de los vehículos.

**EL PEATÓN POR LA NOCHE**

Caminar por la carretera durante la noche, desde la puesta hasta la salida del sol y sobre todo en las que no están iluminadas, puede ser muy peligroso. Aunque para nosotros/as sea más fácil ver a los vehículos, por las luces encendidas, reflectantes, etc., pero para los conductores puede ser más difícil ver a los peatones. Por eso, NO ES CONVENIENTE caminar de noche por las carreteras, si fuera absolutamente necesario, hay que recordar: VER Y SER VISTO.

# Actividad 7: las ventajas e inconvenientes de andar



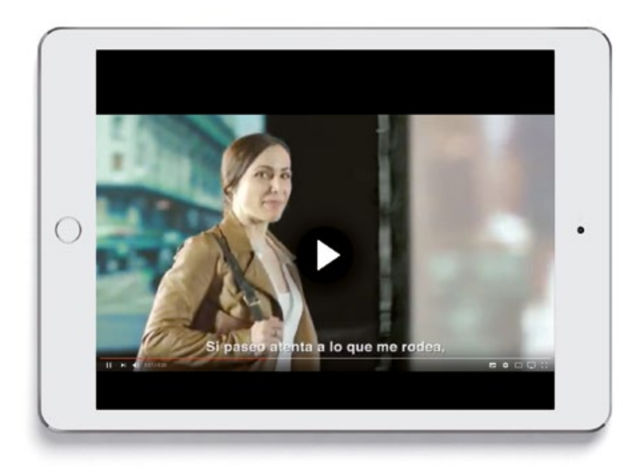
Caminar es uno de los ejercicios más beneficiosos para la salud de las personas y cuidado del medio ambiente y también para la cartera, pues no implica gastos. Hacerlo por lugares compartidos con los vehículos suele ser motivo de conflictos entre los usuarios y en ocasiones puede provocar algún accidente.

Para tratar de impedir los accidentes peatonales, se han creado las normas y se exige a todos los peatones que las cumplan y que tengan actitudes y comportamientos adecuados.

Ya has visto el nivel de siniestralidad que nos ofrecen las estadísticas cuando los peatones no hacemos las cosas bien. También conoces las normas y las señales. Solamente hace falta que lo pongas en práctica y que tus comportamientos sean adecuados y seguros.

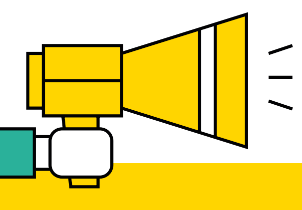
Ahora te damos la oportunidad de recordar las ventajas que tiene para las personas desplazarse a los sitios caminado.

**VIDEO:** campaña de la DGT. Caminando dejas muchas cosas atrás
https://www.youtube.com/watch?v=pj1SBc4_P3s&feature=youtu.be






A continuación, te proponemos, que a partir de este vídeo de la DGT, reflexiones un poco sobre las ventajas e inconvenientes generales de caminar y de los inconvenientes que nos puede ofrecer cuando vamos como peatones en ciudad o en carretera, cuando no cumplimos las normas, las señales o no somos conscientes de los peligros a los que nos exponemos.



## ¡RECUERDA, CAMINAR ES BUENO!

### Ventajas

- Es bueno para la salud
- Evita el estrés
- Evita retrasos
- Favorece la convivencia
- Disfrutras de la ciudad y el campo
- Respeta el medio ambiente
- Favorece la seguridad

### Inconvenientes

- Peligro al cruzar
- Peligro por la noche o con poca visibilidad
- Soportar las condiciones climáticas adversas
- Siempre hay que estar atento

# Actividad 8: la accesibilidad y las barreras para los peatones

## PERSONAS Y SEÑALES IGUALES, PERO DIFERENTES

No todos los peatones son iguales o afrontan los traslados de igual manera. Como bien sabes, hay personas que tienen ciertos grados de discapacidad que les dificulta los desplazamientos: los invidentes, los sordos, los que tienen dificultades motóricas o van en sillas de ruedas… Todos ellos reclaman una señalización adecuada, una eliminación de barreras arquitectónicas y de mobiliario urbano y un respeto, comprensión, solidaridad y ayuda.







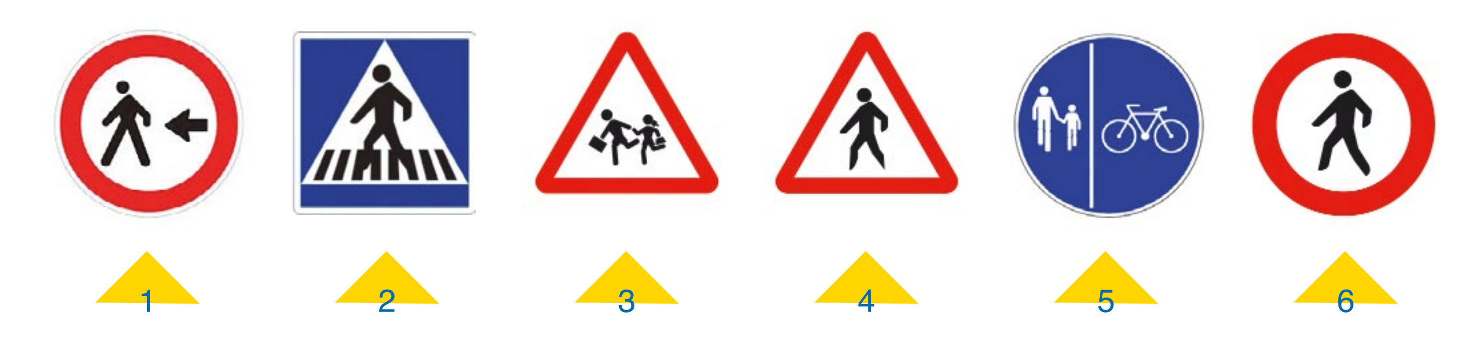



"Crear condiciones de libre circulación para todos, entonces significa abrir la llave de las ciudades para una amplia franja de personas con dificultades en su movilidad y en su comunicación, dispuestas a circular socialmente. No se trata de "soluciones especiales" sino todo lo contrario: toda supresión de barreras arquitectónicas eleva superlativamente la seguridad y el nivel de confort para todos"

Arq. Silvia Coriat

# Actividad 9:
# señales básicas para los peatones

Un buen peatón debe conocer y respetar todas las señales y saber que en ello también está su seguridad. Aquí tienes las más importantes, pero en la Guía del peatón que te adjuntamos o buscando en internet, podrás tener acceso a todas. ¿Te animas a iniciar esta tarea?




1. Los peatones deben caminar por su izquierda.
2. Paso de peatones.
3. Anuncia peligro por la proximidad de una zona recreativa y escolar.
4. Peligro zona de paso de peatones.
5. Obligatorio para peatones y ciclistas.
6. Prohibida la circulación de peatones.

# Actividad 10:
# debate sobre la idoneidad de las calles para los peatones

Esta actividad te ofrece dos posibilidades: una, a nivel individual y la otra la de poder participar en el debate en el grupo de amigos o de clase sobre las calles: el diseño, trazado, obstáculos, aspectos positivos o negativos que tiene para todos los peatones y especialmente para invidentes, discapacitados, personas mayores…

a. En primer lugar, escribe todas las barreras y obstáculos que se pueden encontrar en las ciudades y que dificultan el paso adecuado y seguro de todos los peatones y especialmente de quienes sufren una discapacidad.

b. Individualmente o en pequeño grupo puedes recorrer la ciudad para ir apuntando y fotografiando las barreras arquitectónicas y de mobiliario urbano que entorpecen el paso seguro de los peatones, en especial de aquellos que tienen alguna discapacidad física.



¿Has llegado a pensar lo que supondría usar las aceras y calles en una silla de ruedas o con los ojos vendados? En algunas ocasiones, hay personas que han decidido tener esa experiencia circulando por la ciudad sentado en una silla de ruedas y comprobando en directo las dificultades que se encuentran. Porque ponerse en el lugar del otro (tener empatía), es una buena manera de comprender y de hacer algo para entenderles mejor y ayudarles cambiar las cosas.

**UN EJEMPLO DE SUPERACIÓN**
**Se puede ser feliz, sorteando barreras. *Mejor sin ellas.***

El joven de 18 años Albert Casals, a quien una leucemia infantil condenó a desplazarse en silla de ruedas, lleva cuatro años recorriendo el mundo solo, haciendo autostop y sin apenas dinero. “Así soy feliz”, confiesa. Su experiencia por el mundo la ha resumido ahora en el libro “El mundo sobre ruedas”. (Diario Sur.es, 2009)



**Ahora ya estás preparado para participar en el debate que podéis hacer sobre alguna de estas preguntas:**

¿Están preparadas las ciudades para que los peatones circulemos con seguridad y accesibilidad? ¿Qué personas tienen más problemas? ¿Cómo podríamos evitar los accidentes de peatones? ¿Aparcan bien los conductores para no obstaculizar al peatón? ¿Los ciclistas usan las aceras indebidamente, sin respetar a los derechos de los peatones? ¿Apuntas alguna solución para mejorar la seguridad de los peatones?

# Actividad 11:
# otros recursos sobre el peatón

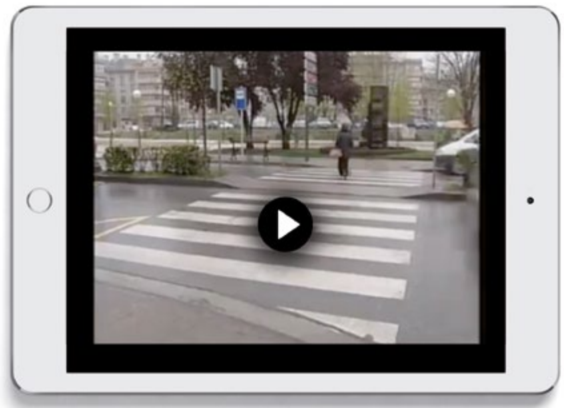



Estos recursos que te hemos ofrecido a lo largo de la Unidad Didáctica, podrán ser utilizados, como elemento de motivación, de información y de repaso sobre los aspectos generales que han sido tratados.

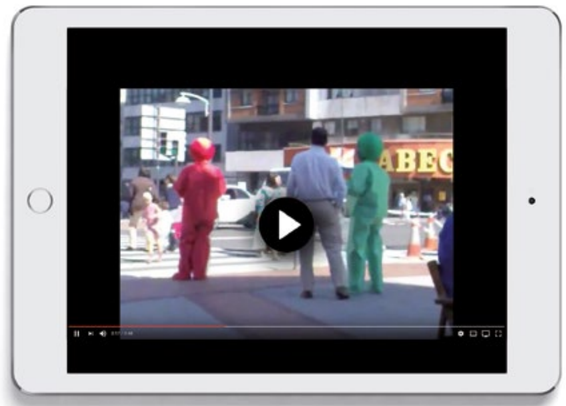
Recuerda que también tú puedes realizar tareas de búsqueda de vídeos en internet, o de generar tus propios vídeos sobre temas relacionados con peatones en ciudad, carretera, con discapacidad, de denuncias por mal estado de las vías, señalización o aceras y propuestas para mejorar algún aspecto para la seguridad de los peatones.

Estos vídeos te pueden ayudar a comprender algunas situaciones para actuar adecuadamente y de forma segura como peatón en ciudad o en carretera.

**VIDEO:** Prevenir los atropellos de peatones en ciudad.
Dura 1:11 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=tZ-1DBW-9bL4&feature=youtu.be**



**VIDEO:** Por favor, no cruce en rojo.
Dura 0:49 segundos. **https://www.youtube.com/watch?v=iSbJaqu-x2NY&feature=youtu.be**



*Si quieres ampliar información, repasar o saber más sobre los derechos y deberes del peatón, puedes consultar la GUÍA DEL PEATÓN, editada por la DGT. La tienes en PDF y el enlace es:* http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf



# La evaluación de la Unidad Didáctica

*A continuación, te presentamos una pequeña prueba para que tú mismo te evalúes de lo que has aprendido en esta Unidad Didáctica.*

Nombre:.................................... Apellidos: ........................................... Fecha: ..............................

1. En carretera los peatones deben circular por el lado ...........................................................................
2. Siempre, antes de cruzar una calle, lo primero que hay que hacer es ..................................................
3. ¿Puede ser sancionado un peatón por cruzar mal o saltarse un semáforo? ..........................................
4. Cuando una calle no tenga ningún tipo de señales para cruzar los peatones, se debe cruzar por el lugar más próximo a .........................................................................................................................
5. Siempre que cruces una calle o carretera los harás en línea ...........................................................
6. ¿Qué significan estas dos señales que ves a continuación?

............................................ ........................................................

7. ¿Qué grupos de edad corren más riesgos al cruzar una calle o carretera? ¿Por qué?

..................................................................................................................................................

8. ¿Puedo cruzar un paso de peatones con el semáforo en ámbar? ¿Por qué?

..................................................................................................................................................

9. ¿En qué vías un peatón tiene mayor riesgo de sufrir lesiones graves? ¿Por qué?

..................................................................................................................................................

10. Escribe al menos, tres valores o actitudes principales que debe tener un buen peatón.

a. En ciudad: ...............................................................................................................
b. En carretera: ............................................................................................................
c. Caminando de noche: .................................................................................................

*Ahora, califícate como peatón seleccionando y rodeando con un círculo la opción que se adapte más a tu perfil:*

REGULAR BUENO MUY BUENO EXCELENTE

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Izquierdo.
2. Mirar bien, primero a la izquierda y después a la derecha.
3. SÍ, con 200 euros.
4. Las esquinas y con mucho cuidado.
5. Recta.
6. Paso de peatones y calle prohibida par el paso de peatones.
7. Los más pequeños y los mayores de 65 años. Porque tiene limitados su reflejos, los sentidos, la movilidad, la reacción y perciben menos los posibles riesgos.
8. No, porque está prohibido y es muy peligroso. Además es una falta de respeto a los demás.
9. En las interurbanas (carreteras), porque los conductores van a mayor velocidad y en caso de accidente puedo ser muy grave o mortal.
10. a. primero mirar y después cruzar, respetar los semáforos, no ir por el bordillo. cruzar por el paso de peatones…
    b. ir por la izquierda, alejado de la calzada, circular por el arcén, siempre muy atento, no molestar a los conductores, no ir jugando…
    c. ir lo más alejado de la calzada, por el lado izquierdo, con ropa clara, reflectantes, llevando linterna…






# EL CICLISTA:
## responsable y seguro

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

La bicicleta es un medio de transporte y de deporte muy bien aceptado y usado por la población, especialmente por los adolescentes y jóvenes como tú. Además *favorece la fluidez del tráfico, es saludable, económico, no contamina y es de fácil aparcamiento.*

Pese a todo lo bueno que nos aporta el uso de la bicicleta, también es cierto que, en ocasiones, accedemos a su uso sin tener en cuenta los posibles riesgos, sin poseer una preparación adecuada en cuanto a estrategias, habilidades, mantenimiento y conocimiento de todas las partes de la bicicleta o sin el cumplimiento puntual de las normas y señales que establece el Reglamento de Circulación. Tampoco, solemos estar mentalizados y educados sobre las ventajas e inconvenientes que tiene el uso del casco, la utilización del chaleco, la iluminación adecuada de la bici, el uso de catadióptricos, la altura del sillín, la presión de las cámaras y el mantenimiento adecuado de todos sus componentes.

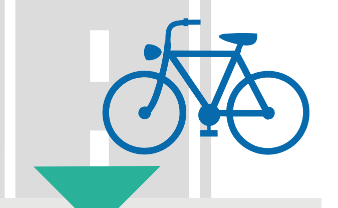
Así pues, para ser ciclistas seguros, responsables y educados, tenemos que tomar conciencia de saber que todas estas medidas son partes esenciales para para prevenir y apostar por un disfrute de la bicicleta y de nuestra seguridad.
Con el fin de poder ayudarte a lograr estos objetivos, te presentamos esta Unidad Didáctica, que como has visto en el Sumario, estará compuesta de varias ACTIVIDADES que serán de tu interés para mejorar como ciclista y que, desde hoy, puedas ser un ciclista más responsable y más seguro.

# Actividad 1:
# las estadísticas de accidentes en bicicletas nos hablan

### ¡Prevenir es invertir!

Los accidentes o siniestros viales y todas sus consecuencias son muy caros: van contra la salud y la vida, contra la convivencia, aportan mucho dolor, dejan secuelas y suponen grandes costes económicos.

Conducir en bicicleta es una actividad que nos atrae desde la infancia. Quizás porque nos ofrece muchos elementos  satisfactorios que se mezclan como símbolo de libertad, amistad, deporte y otras sensaciones muy agradables.
Pese a todo, debemos recordar que conducir una bicicleta conlleva ciertos riesgos de sufrir un accidente que casi todos solemos olvidar, no los percibimos en su justa medida o nos los saltamos a la torera, pensando que eso solamente le ocurre a otros. En las gráficas podrás ver que los datos estadísticos nos hablan y nos presentan la dura realidad de los siniestros que cada año producen fallecimientos, heridos graves que deben ser hospitalizados y heridos leves.



### TOTAL DE SINIESTROS EN 2016




**DATOS GENERALES SOBRE CICLISTAS (2016) En carreteras urbanas e interurbanas**

**Siniestros: 7186**
(185% más que en 2015)

**Fallecidos: 33**
(10 menos que en 2015)

**De los fallecidos, 6 no llevaban casco**

**Hospitalizados**
(heridos graves): **652**

## ACCIDENTES CON VÍCTIMAS. VÍAS INTERURBANAS Y URBANAS

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Al menos una bicicleta implicada | 2.520 | 2.701 | 2.971 | 3.469 | 3.606 | 4.526 | 5.150 | 5.835 | 6.890 | 7.186 |
| Resto accidentes con víctimas | 97.277 | 97.807 | 90.190 | 84.782 | 81.897 | 78.501 | 77.965 | 83.684 | 84.680 | 90.570 |

Accidentes con víctimas bicicleta: 0 – 1.000 – 2.000 – 3.000 – 4.000 – 5.000 – 6.000 – 7.000 – 8.000

Accidentes con víctimas excluidas bicicletas: 0 – 20.000 – 40.000 – 60.000 – 80.000 – 100.000 – 120.000

Conocer estos riegos y todas sus consecuencias, nos ayudará a comprender mejor, a conducir la bicicleta con mayor seguridad y a disfrutar aún más de ella y de sus paseos.

La circulación por los pasos de peatones también genera cierta confusión tanto para los ciclistas como para los propios peatones, puesto que 4 de cada 10 ciclistas no saben exactamente cómo deben cruzarlo (bajándose de la bicicleta, excepto cuando hay carril bici o paso para ciclistas). Por último, el uso de auriculares es la normativa de circulación para ciclistas que goza de mayor conocimiento: el 85% es consciente de que está prohibido, pero no todos lo cumplen o conocen los riesgos que supone.

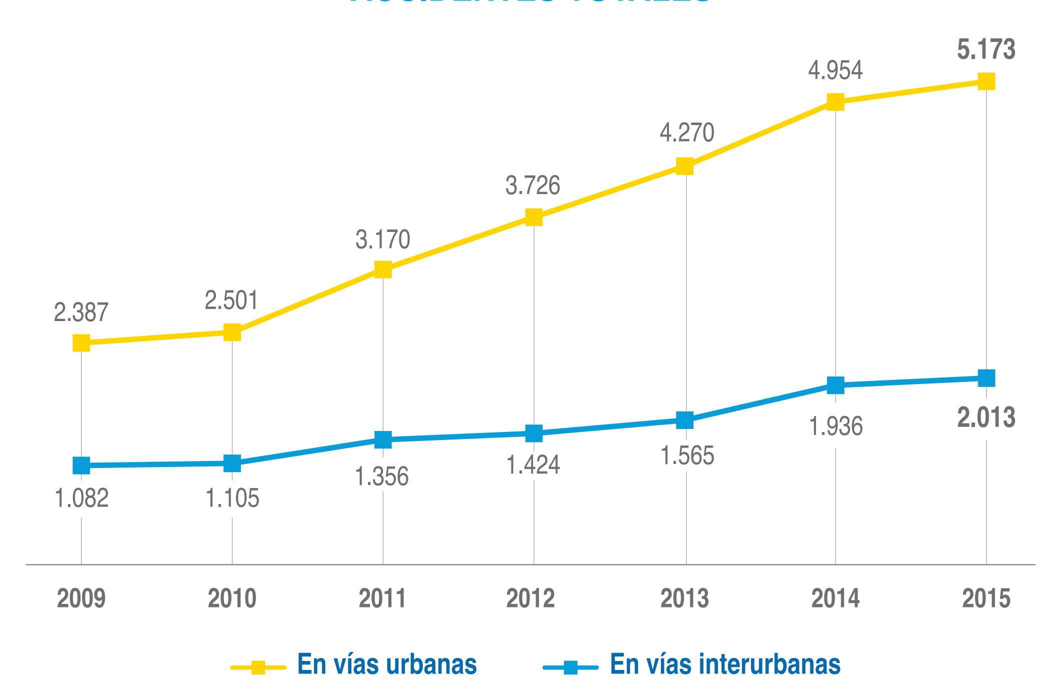


## CICLISTAS FALLECIDOS

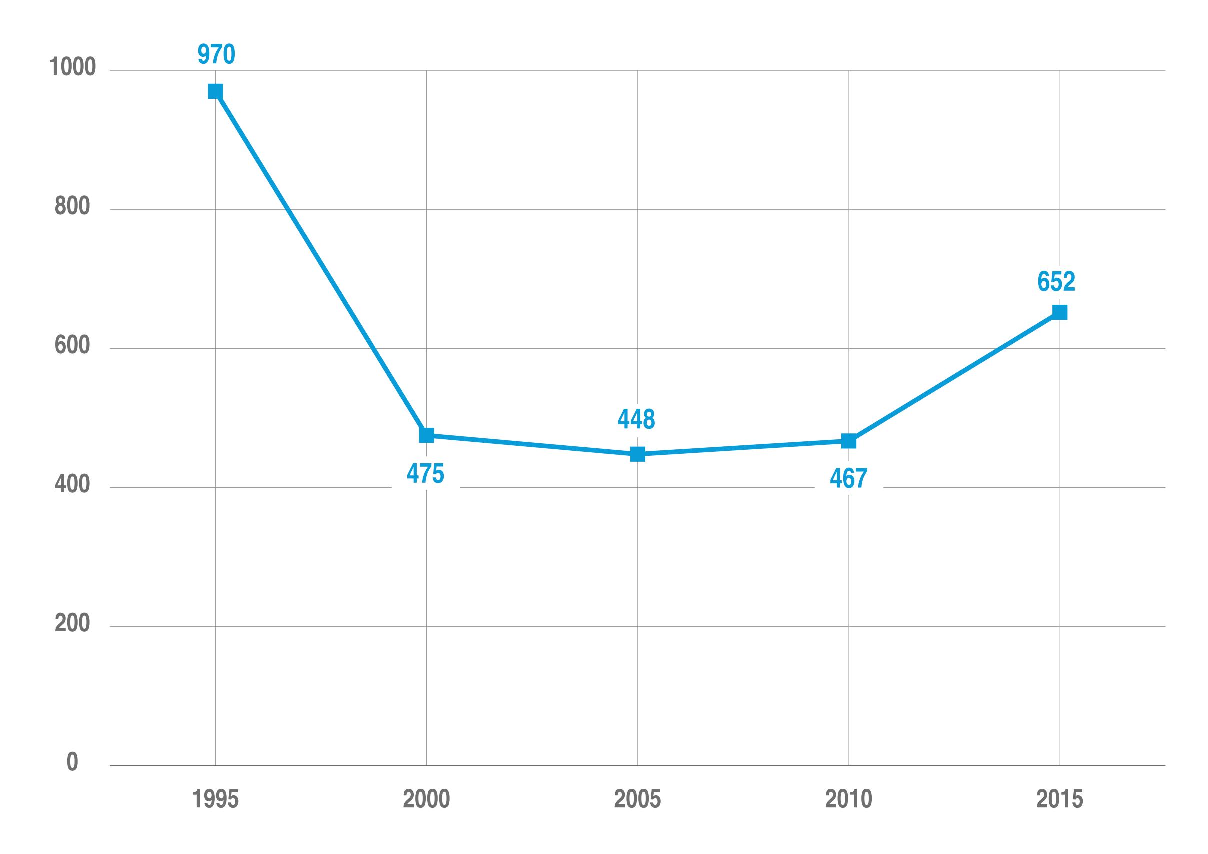
| | 99 | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total | 120 | 84 | 100 | 96 | 78 | 89 | 82 | 75 | 89 | 54 | 56 | 67 | 49 | 72 | 69 | 75 | 58 |
| En vías urbanas | 53 | 23 | 22 | 18 | 15 | 21 | 23 | 20 | 22 | 11 | 13 | 18 | 12 | 19 | 24 | 21 | 10 |
| En vías interurbanas | 67 | 61 | 78 | 78 | 63 | 68 | 59 | 55 | 67 | 43 | 43 | 49 | 37 | 53 | 45 | 54 | 48 |

Fuente: DGT

## ACCIDENTES TOTALES




Fuente: DGT




## EJERCICIOS

### A partir de la gráfica de Ciclistas fallecidos:

- Suma todos los que corresponden a vías interurbanas (carreteras) .......
- Suma todos los ocurridos en vías urbanas (ciudades) .......
- Suma todos los ciclistas fallecidos entre ambas vías .......
- Escribe alguna conclusión ........................................................................
- Puedes comentarlas en grupo y sacar conclusiones generales.

### A partir de la gráfica de Accidentes totales en bicicleta (desde 2009 a 2016):

- ¿En qué tipo de vía ocurren más accidentes? ......................................
- ¿Cuál de los dos tipos de vía lleva mayor tendencia al alza? ................
- ¿Por qué crees que hay tanta diferencia entre unas y otras vías? .........

..............................................................................................................

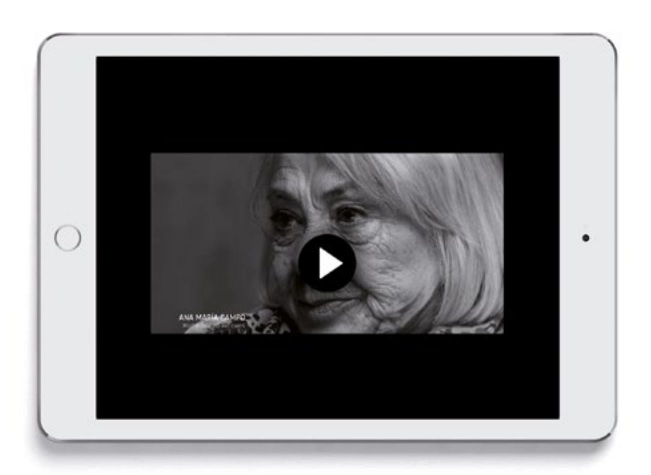
### A partir de la gráfica de Ciclistas heridos graves y hospitalizados:

- ¿Qué piensas que está pasando con los ciclistas? ¿Por qué?

..............................................................................................................

..............................................................................................................

**VIDEO:** te invitamos a ver la problemática de los ciclistas desde el punto de vista de los familiares o amigos de las víctimas. Este vídeo se titula: 58 almas ciclistas. Está editado por la DGT (2017). Dura 2:52 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=pagqSIEjxOE**



Es una iniciativa del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Tráfico que pretende llamar la atención sobre los accidentes de tráfico de los usuarios de las bicicletas. El objetivo de la campaña es apelar a la conducción responsable y reforzar la convivencia de todos los usuarios en la vía (peatones, ciclistas y conductores de todo tipo de vehículos). Tienes más información en **http://almasciclistas.com** #almasciclistas

Según un informe del Centro de Estudios Ponle Freno-AXA de Seguridad Vial, elaborado en colaboración con la Universidad de Valencia y el instituto de investigación TNS. *El 48,8% de los ciclistas accidentados entre 2008 y 2013 no llevaba puesto el casco.* El porcentaje se dispara hasta el 84,6% en el caso de los menores de hasta 14 años.

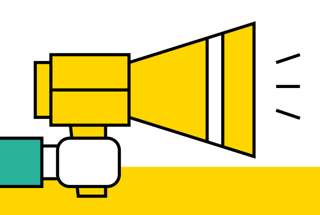


En la franja de 15 a 24 años, la cifra se sitúa en el 72,9%. La tasa más baja de *ausencia de casco* corresponde a los mayores de entre 65 a 74 (32,0%). *Las lesiones en la cabeza son mayoritarias entre los ciclistas fallecidos.* Según la normativa actual, sólo los menores de 16 años o los mayores que circulan en vías interurbanas están obligados a usar el casco.
Pese a que el número de ciclistas va en aumento y los fallecidos no son tan elevados, nos queda mucho por hacer para lograr el objetivo de “cero accidentes”.

## EN CIFRAS

Los datos de la DGT revelan que más de 400 ciclistas fallecieron en la última década en las carreteras españolas (solo en vías interurbanas): 372 de 2008 a 2015, según las cifras definitivas de Tráfico; más 51 en 2016 y lo que va de 2017, según las provisionales de estos dos ejercicios, aún por cerrar estadísticamente.
Según un estudio de la Universidad de Valencia, los meses que registran mayores índices de accidentalidad son aquellos con mejores condiciones climatológicas: con julio a la cabeza.
"Los hombres son los que han sufrido mayoritariamente las consecuencias de los accidentes de tráfico en bicicletas", apunta la DGT, que detalla que 56 de los 58 fallecidos en bicicleta en 2015 eran varones, así como el 86% de los heridos hospitalizados y el 82% de los heridos no hospitalizados.
El 82% de los ciclistas muertos se contabilizan en vías interurbanas. Pero la mayor parte de los accidentes (72%) se registran dentro de las ciudades.



## ¡RECUERDA QUE!

*Conocer los datos es conocer la con sus ventajas e inconvenientes y nos ofrecen la posibilidad de establecer conclusiones generales y personales, ya que, aunque no te lo creas, dentro de esas cifras de fallecimientos y heridos graves o leves podíamos haber estado nosotros, como le ha ocurrido a otras personas.*
***El 30% de los ciclistas españoles reconoce, por ejemplo, que nunca se ha informado sobre la normativa, según una encuesta de la plataforma Ponle Freno y la Fundación Axa. Todo ello, en un país donde se venden más de un millón de bicicletas al año.***
*Si no estamos concienciados y tomamos medidas preventivas para la seguridad, la posibilidad de sufrir un accidente y cargar con todas sus consecuencias entra dentro de lo posible. Lo bueno es que todos los accidentes se pueden evitar o minimizar si todas las personas nos ponemos en marcha para intentarlo.*

*Si te interesa más información sobre las estadísticas de accidentes, puedes hacerlo consultado este enlace de la DGT:*
http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/

*¿Entiendes ahora por qué si tomamos medidas preventivas para evitar un accidente, estamos haciendo una buena inversión para la salud y la vida?*






# Actividad 2:
# el futuro viaja en bici

La DGT promociona el uso seguro de la bicicleta, como medio de transporte o deporte, por medio de una campaña informativa que puedes ver en: **https://www.youtube.com/watch?v=GMki4RbGUHQ&feature=youtu.be** Podrás comprobar que en él se fomentan las claves para la convivencia entre los usuarios de las vías y también para concienciar sobre el uso cada vez mayor de la bici, para que haya respeto entre todos. Dos valores esenciales en la seguridad vial: respeto y convivencia entre usuarios.

¿Quieres ver este vídeo?: dura tan solo 3:10 minutos.
**https://www.youtube.com/watch?v=GMki4RbGUHQ&feature=youtu.be**




*También puedes participar con tus propuestas, opiniones y experiencias con la bicicleta a través del hagstag (#futuroenbici).* **¿te animas?**




Después de haber visto: **"El futuro viaja en bici"**, puedes contestar a estas preguntas:

- Los ciclistas, los accidentes o los lesionados en bicicleta, ¿aumentan o disminuyen cada año? ......................
- Los ciclistas, ¿tienen más o menos derechos que los demás conductores? ......................
- ¿Qué distancia de seguridad lateral debe guardarse entre la bicicleta y otros vehículos? ......................
- ¿Los peatones pueden usar el carril bici para pasear? ......................
- ¿Qué color debe llevar la luz delantera y la trasera de una bici? ............
- Señala tres valores que debe tener un buen ciclista para su seguridad.
  ........................................................................................................

# Actividad 3:
# un debate sobre el uso del casco

El uso del casco en bicicleta es obligatorio, tanto en ciudad como en vías interurbanas, sólo para los menores de 16 años. Para los adultos, de momento, únicamente es obligatorio en las interurbanas, para ellos, usarlo en las vías urbanas queda a la libertad de cada cual, pero lo ideal es que por seguridad siempre lo llevásemos puesto todos. No está nada mal que los mayores den ejemplo a los menores para concienciarnos todos de que el casco nos protege y de que es una medida muy importante para la seguridad. Hay ciclistas que piensan que el casco molesta, afea o que no saben dónde dejarlo cuando se bajan de la bicicleta.
Lo cierto es que todas las investigaciones indican que el casco es una medida de seguridad que protege nuestro cráneo para evitar lesiones graves o fallecimiento. Por estos motivos, deberíamos usar siempre el casco homologado, bien abrochado y bien puesto. Hacerlo de forma adecuada, nos va a aportar bienestar, salud y servirá para evitar males mayores.

En las estadísticas que ya has visto, comprobarás que son demasiadas las personas, incluidos adolescentes y jóvenes, que sufren accidentes con su bicicleta. Unas veces por los propios errores o faltas de responsabilidad y otras por culpa de otros conductores. En muchas ocasiones la cosa queda en un susto, otras veces en heridas graves o leves y, lamentablemente, en otras, con la pérdida de la vida.
Por todos estos motivos, te presentamos en esta actividad todo lo relacionado con el uso del casco, considerando que si conoces las normas y señales, si te pones el casco y si eres responsable, no solamente podrás disfrutar de tu bici, sino que además cuidarás tu salud y de tu vida.

**¿Tú, qué opinas?** *¿Apuestas por el casco como medida de seguridad para todos y usarlo siempre cuando viajas por todas las vías?*




**EL CASCO PROTEGE AL CEREBRO Y A LA VIDA. SIEMPRE BIEN PUESTO Y ABROCHADO!**



**CARACTERÍSTICAS DE UN BUEN CASCO:**

Peso adecuado, no mas de 200 gramos.
Ventilación adecuada.
Buen ajuste en la cabeza: lateral y vertical.
Que esté homologado.
Buena relación entre calidad/precio.
Color llamativo para hacerse ver.
Buen sistema click de cierre, cambiarlo cuando se haya dado un golpe o caída.



**EL CASCO ES OBLIGATORIO PARA MENORES DE 16 AÑOS EN ZONAS URBANAS Y PARA TODOS EN VÍAS INTERURBANAS**

### EJERCICIO 1

Ahora, con este ejercicio sencillo, se abre para ti la posibilidad de reflexionar personalmente o de generar en grupo un debate de opinión, sobre dos temas que pueden ser de mucha importancia e interés: **(1)** el uso de la bicicleta y **(2)** el uso del casco.
**Desde el punto de vista de la seguridad vial, las preguntas para contestar pueden ser:**



**(1)** ¿Crees que los ciclistas usan de forma responsable y segura la bicicleta?

.........................................................................................................

**(2)** ¿Piensas que el casco protege la seguridad del ciclista? Estás a favor o en contra de su uso.

.........................................................................................................

Para enriquecerte, además de la información que se te ha dado hasta ahora, y con los conocimientos que tú tienes, puedes buscar más información para argumentar tu respuesta ante los compañeros y para ofrecer algunas alternativas positivas en favor del uso del casco: ventajas e inconvenientes, posturas sobre el precio del casco, variedades de cascos, homologación, forma de ajustarlo bien y pautas para su elección.

Después del debate o como alternativa al mismo, se puede hacer un concurso de frases cortas o de mensajes para fomentar el uso del casco. Las frases pueden ir acompañadas de dibujos. Los resultados se pueden exponer y así servirán para recordar la importancia del casco como medida de prevención para evitar males mayores si se produce un accidente.

# Actividad 4:
# el uso responsable de la bicicleta

Este es un pequeño trabajo colaborativo, basado en un debate sobre el uso responsable de la bicicleta, bien en las vías urbanas (ciudad) o en las vías interurbanas (carreteras), porque aunque la forma de conducir una bicicleta es muy parecida, los riesgos y determinadas circunstancias de las vías y de la velocidad de los vehículos, pueden incrementar los peligros, sobre todo si viajamos de noche o con falta de visibilidad. Para realizar la actividad podemos elegir entre el uso de la bicicleta en la ciudad o en las vías interurbanas (carreteras). También podemos hacer dos grupos y que cada uno de ellos trabaje sobre uno de los dos contenidos.



## ESTRUCTURA DEL DEBATE:

### El tema a tratar, versará sobre aspectos relacionados con la bicicleta.

- Formaremos pequeños grupos con tres o cuatro compañeros.
- Buscaremos toda la información posible sobre el tema.
- Seleccionaremos los aspectos más importantes que fortalezcan nuestra opinión y argumentación.
- Presentaremos nuestra opinión al gran grupo.
- Entre todos trataremos de llegar a obtener unas conclusiones pactadas.
- Podemos hacer dibujos y murales para exponerlos.
- Veremos la posibilidad de subirlo a la web o blog del colegio, si disponemos de ellos.




# Actividad 5: consejos y normas de la DGT para los ciclistas

La DGT está lanzando a la ciudadanía continuos mensajes y campañas, como el que ves en el gráfico que se te presenta, con el fin de mejorar la seguridad de los ciclistas.

### EJERCICIO 1

Te proponemos ver un vídeo explicativo con consejos para conductores y ciclistas. Si conducimos pensando en los demás hay sitio para todos. (publicado por DGT, el 31 mayo de 2011).
**https://www.youtube.com/watch?v=k7h8hPhd8OE**



**Además de saber montar en bicicleta, tienes que tener en cuenta algunas cosas importantes para ser un ciclista seguro y, además de tratar de ponerlas en práctica:**

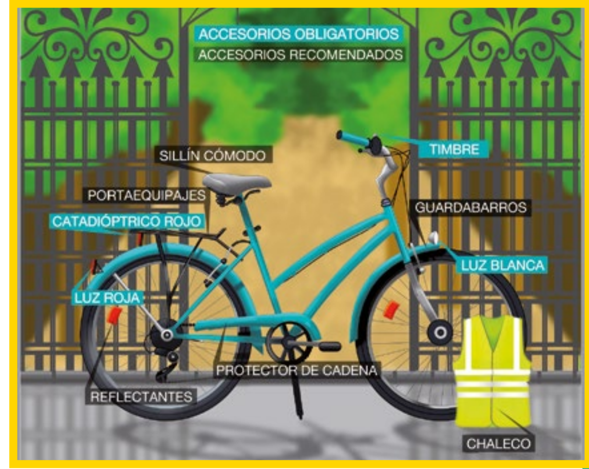
**a.** Los ciclistas, junto con los peatones, son los usuarios más vulnerables (débiles) de las vías, ellos y los conductores de los demás vehículos deben ser prudentes con sus conductas.

**b.** Los ciclistas deben ir debidamente equipados (el casco y el chaleco reflectante) y, en condiciones de baja visibilidad, además, circular con luces delanteras y traseras y con reflectantes, porque tan importante es ver como que sean vistos por los demás vehículos.

**c.** Los ciclistas deben obedecer las mismas normas que otros conductores y siempre vigilar por la seguridad de los peatones con los que interactúan para convivir adecuadamente.

**d.** Las luces y elementos reflectantes con los que deberá contar una bicicleta, para circular de noche, son:

- Una luz de posición blanca en la parte delantera.
- Una luz de posición roja en la parte trasera.
- Un catadióptrico rojo en la parte trasera que no sea triangular.
- Uno o dos catadióptricos amarillos en los pedales y cuatro catadióptricos en los radios de las ruedas (opcionales).




**e.** Comprenderás que es muy importante ver y hacerse ver. Por eso, también el chaleco reflectante, los catadióptricos y la ropa clara, son unas buenas herramientas para la seguridad.

**f.** Hay que ser consciente de que no circular con las luces correspondientes supone también una multa de 80 euros, y hacerlo sin el chaleco reflectante puede ser penalizado con una sanción de 200 euros.

**g.** Conducir la bicicleta habiendo consumido alcohol o drogas son entre 500 y 1000 euros.

**h.** Conducir usando los cascos para escuchar música, además de lo peligroso que es, son 200 euros.

**i.** Los espacios para circular se hacen más seguros, siempre que haya carril bici utilizarlo, alejados de los coches y nunca circular por las aceras.



*A continuación, te presentamos un recurso adecuado para aprender lo básico sobre el uso de la bicicleta, con fácil acceso a ella.*
*Se trata de la "Guía para usuarios de la bicicleta":*

**http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/jovenes/Guia-Bicicleta-agosto-2016.pdf**

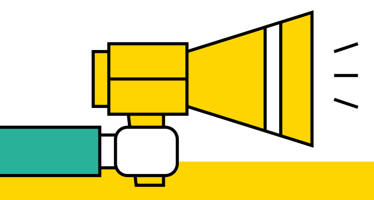




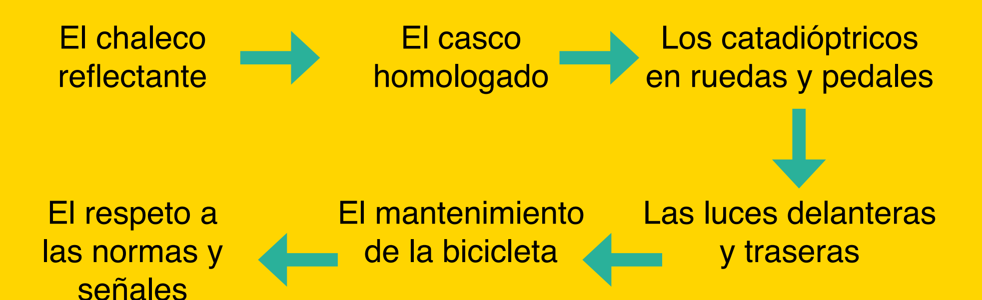

Esta Guía nos la facilita la DGT de forma gratuita en formatos: web, PDF y folleto. El acceso a la Guía lo haremos a través del enlace facilitado y los folletos los podemos adquirir, solicitándolos en la Jefatura Provincial de Tráfico a través del Coordinador de Educación Vial.
Para finalizar, te presentamos un mapa conceptual de los elementos de seguridad.

También la DGT nos la facilita, de forma gratuita, otro recurso ""Programa educativo para el uso de las bicicletas"(DGT, 2016).
La presente publicación trata aspectos básicos de uso, manejo, normativa y seguridad de la bicicleta. Un medio de transporte cada vez más generalizado y con mayor presencia en nuestras ciudades y carreteras. El programa se compone de videos y actividades que tratan los siguientes aspectos: tipos y partes de la bicicleta, seguridad, mecánica, arreglos, normas, señalización, cómo actuar en caso de accidente, etc.Tipo de material: Impreso y DVD.
**http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/personas-adultas/educacion-no-formal/programa-educativo-para-usuarios-de-la-bicicleta.shtml**





**¡RECUERDA!**
*Tienes en tus manos varios recursos que como buen ciclista te ayudarán a ir más seguro.*



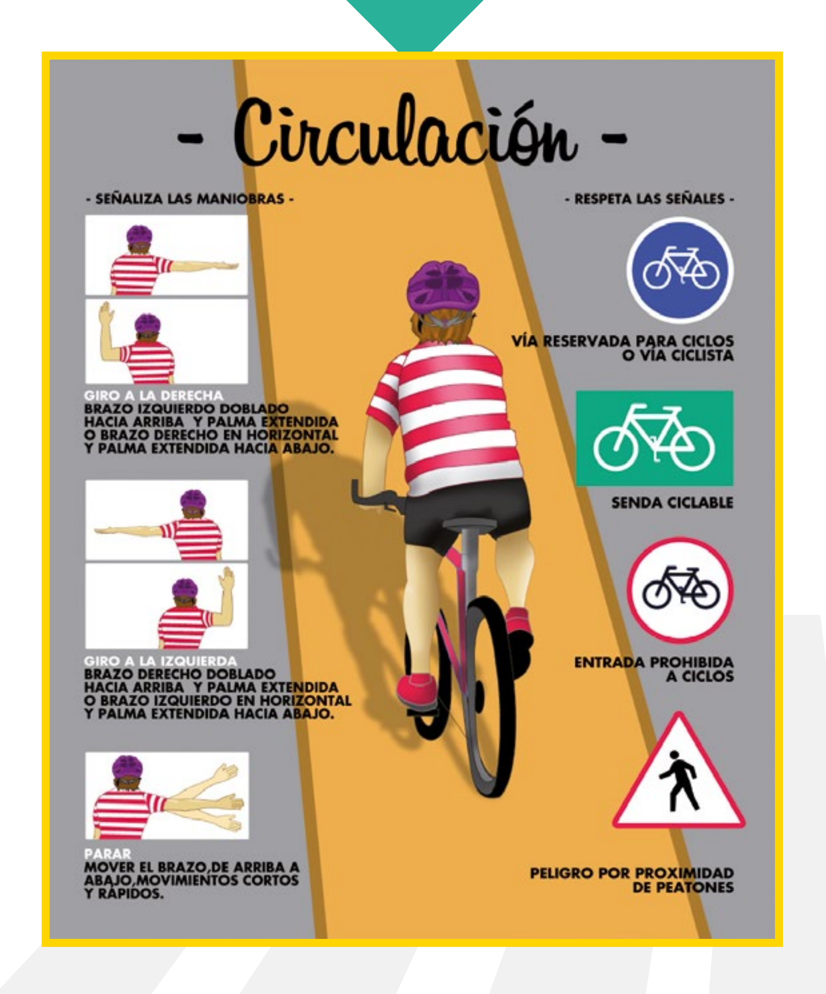

*Memorízalos bien y no te olvides nunca de que sean compañeros de viaje cuando uses la bicicleta, pues ellos serán la tarjeta de tu seguridad para prevenir accidentes y sus posibles consecuencias negativas.*




# Actividad 6: las señales manuales y de tráfico del ciclista

Un buen ciclista, ya que carece de intermitentes y de luz de freno en la bici, debe aprender a señalizar adecuadamente las maniobras que va a realizar. Conviene que los conductores que vienen detrás de nosotros sean advertidos de nuestras intenciones y no lo hagamos por sorpresa. Como hay que soltar una de las manos del manillar, es importante que te entrenes en una pista abierta y sin peligro para aprender a mantener bien el equilibrio y para realizarlas debidamente. No te olvides que también has de controlar adecuadamente el tráfico que viene a tus espaldas utilizando el espejo retrovisor.







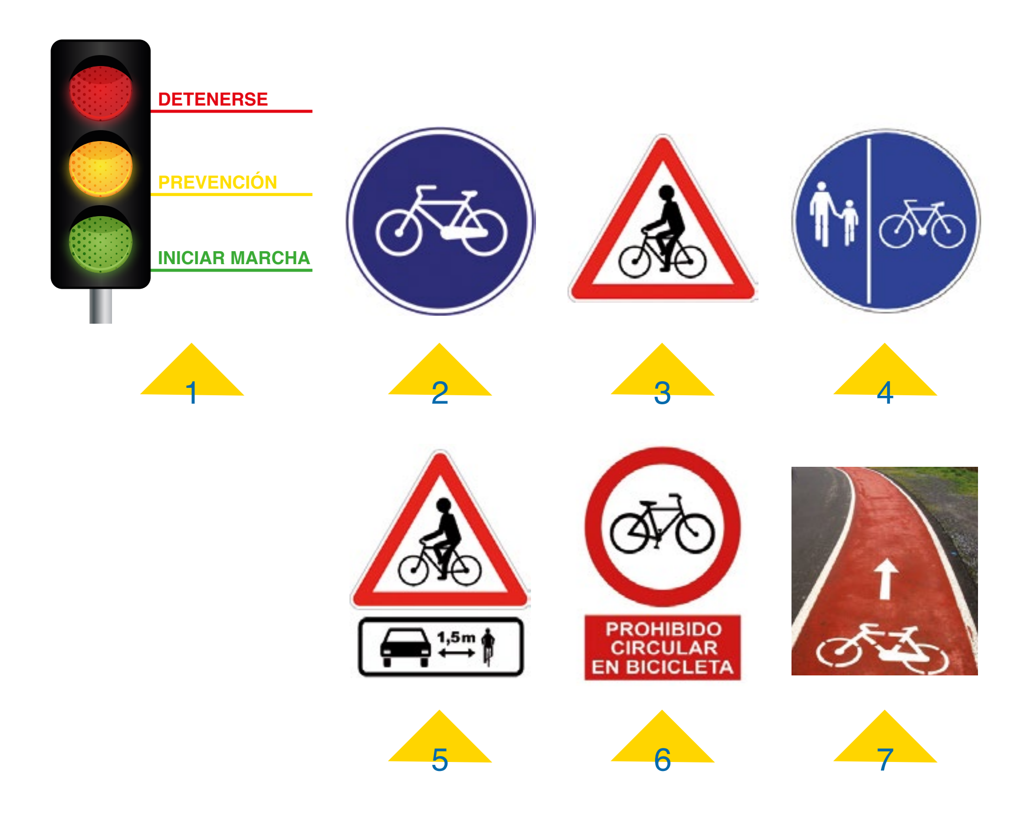

1. **Cambio de dirección a la izquierda:** brazo izquierdo extendido, con la palma hacia abajo. También puedes indicarlo con el brazo derecho en ángulo recto y la palma hacia adelante.

2. **Cambio de dirección a la derecha:** brazo derecho extendido con la palma hacia abajo. También puedes indicarlo con el brazo izquierdo en ángulo recto y la palma hacia adelante.

3. **Parar o reducir velocidad:** brazo izquierdo extendido y haciendo oscilaciones de arriba - abajo. Otra forma es con la mano izquierda formado ángulo recto hacia abajo.

En todos los casos, el ciclista debe ir acercándose gradualmente hacia el borde de la vía en la dirección que va a tomar o cuando va a pararse, asegurándose de que los demás conductores están viendo las maniobras que va a hacer.

A continuación, podrás recordar las señales básicas para circular en bicicleta. Si bien el ciclista siempre debe tener en cuenta todas las señales de tráfico, estas que ves pueden ser las que vas a utilizar con más frecuencia. De ahí, lo importante de conocerlas y respetarlas.




1. Semáforo en ámbar o en rojo: parar.
2. Fin de vía reservada. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de vía reservada para ciclos.
3. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan.
4. Obligatorio circular para peatones y ciclistas.
5. Distancia que debe dejar un conductor entre su coche y un ciclista.
6. Espacio o calle prohibida para circular bicicletas.
7. Carril o senda bici por donde deben circular los ciclistas.

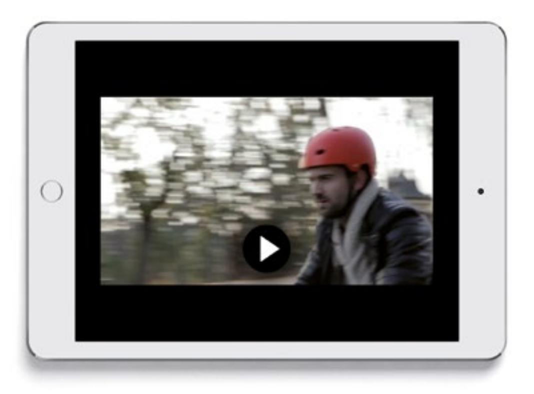
*Para ampliar tu información, conocer bien las buenas prácticas y para tratar de mejorar como ciclista seguro, te recomendamos tres vídeos de la FUNDACIÓN MAPFRE:*



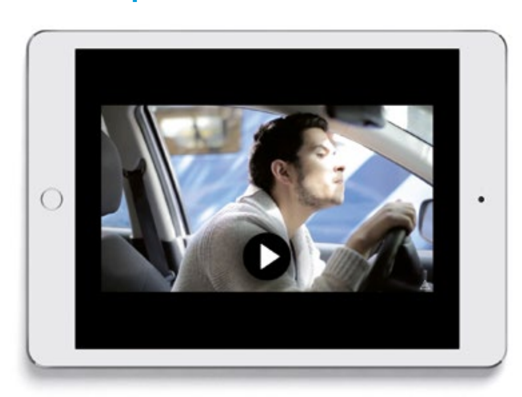
**1.** Ciclistas en carretera (3:43 minutos). Publicado el 9 feb. 2016. Tanto si eres un asiduo ciclista que va por carretera, como si disfrutas de este modo de desplazarse de manera esporádica o disfrutas de la bici los fines de semana, te recomendamos que sigas los siguientes consejos de seguridad vial.
https://www.youtube.com/watch?v=MQEcXgAVzgs

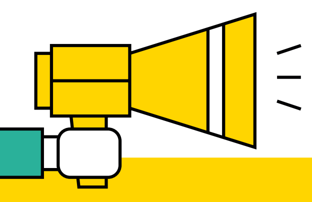



**2.** Ciclista urbano: publicado el 9 feb. 2016 (2:58 minutos). Una de las mejores maneras de disfrutar de tu ciudad es pedaleando. La bicicleta es un medio de desplazarse que mejora tu estado físico, no contamina y te libera del estrés. Pero todo ciclista debe ser consciente de que es un elemento vulnerable del tráfico. Conduce con seguridad siguiendo estas indicaciones.
https://www.youtube.com/watch?v=xZCzsf5X_Wo



**3.** Manual para un ciclista urbano (2:14 minutos). Publicado el 24 mayo. 2016. ¿Te consideras un ciclista responsable? Andar en la ciudad en bicicleta no es cualquier cosa pues, aunque es cierto que facilita mucho la vida, sobre todo cuando hay mucho tráfico, también es verdad que necesitas ser muy prudente.
https://www.youtube.com/watch?v=Oe-nMP9BCq4





## ¡RECUERDA!

*Como despedida de esta Unidad te vamos a dejar dos buenos recuerdos y esperamos que los hagas tuyos.*
*En el primero verás muchas razones buenas para usar bien la bicicleta* https://filatina.wordpress.com/2017/02/14/promocion-del-uso-de-la-bicicleta/




*y en el segundo algunos comportamientos que debes evitar si quieres ser un ciclista seguro, respetuoso y responsable que sabe compartir los espacios y convivir de forma educada con los demás usuarios.*




*Es posible que tú seas capaz de descubrir algunos beneficios más. Como ves, la bicicleta es un buen recurso para disfrutar, estar en forma y ayudarnos a hacer traslados económicos, ecológicos y seguros. Pero, no te olvides que siempre has de usarla con mucha responsabilidad.*

RECUERDA QUE PARA DISFRUTAR DE LA BICICLETA DEBES EVITAR LOS MALOS COMPORTAMIENTOS Y POTENCIAR LOS BUENOS, PARA SER UN CICLISTA EDUCADO, RESPETUOSO, RESPONSABLE Y SEGURO.

# La evaluación de la Unidad Didáctica

*Tenemos preparada esta prueba de evaluación para que puedas comprobar lo que has aprendido.*

Nombre:………………………........ Apellidos: ……………………......…………… Fecha: ..............................

1. Según las estadísticas en las carreteras interurbanas ¿Cuántos ciclistas perdieron la vida en el año 2016?
………………………………………………………………………………………….............................................

2. La nueva Ley de Seguridad Vial obliga a llevar el casco en ciudad a los menores de ………………………

3. ¿Cuántos de los fallecidos en accidente de bicicletas en el año 2016 **NO llevaban puesto el casco**?
………………………………………………………………………………………….............................................

4. Relaciona la multa que corresponda con la infracción cometida:

| | |
|---|---|
| a. No llevar las luces de la bicicleta | 1000 euros |
| b. Llevar puestos los auriculares | 200 euros |
| c. Haber consumido alcohol/drogas | 80 euros |
| d. No llevar el chaleco reflectante | 200 euros |

5. Relaciona lo que corresponda referente a la señalización manual del ciclista:

| | |
|---|---|
| a. Mano derecha estirada y oscilando | 1. Giro a la derecha |
| b. Mano izquierda estirada | 2. Que voy a parar |
| c. Mano izquierda en ángulo recto | 3. Giro a la izquierda |

6. Escribe cinco razones o ventajas para usar la bicicleta:
…………………………………………………………
…………………………..........................................
…………………………………………………………
…………………………………………………………
…………………………………………………………

7. Escribe el significado de esta señal de tráfico:

……………….............................................

8. Comenta brevemente las ventajas que tiene para la salud del ciclista utilizar correctamente el casco.

………………………………………………………………………………………….............................................
………………………………………………………………………………………….............................................
………………………………………………………………………………………….............................................

## CORRECTOR ACTIVIDAD 2 EL FUTURO VIAJA EN BICI

1. Sí.
2. Igual.
3. 1,5 metros.
4. No.
5. Blanco y rojo.
6. Respeto, convivencia, responsabilidad.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

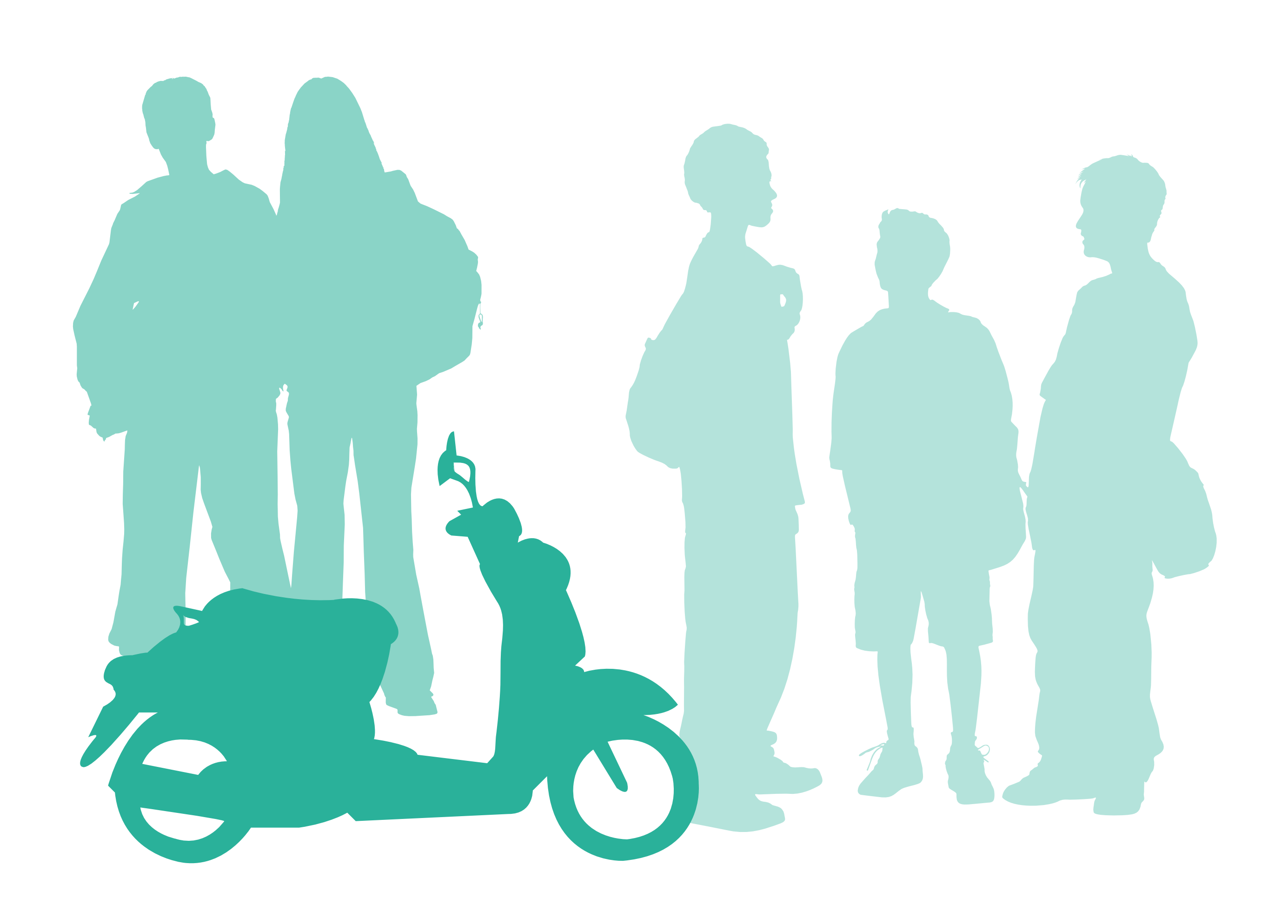
1. 33.
2. 16 años.
3. 6.
4. 80, 200. 500/1000, 200.
5. a-2, b-3, c-1.
6. libre.
7. vía obligatoria reservada para ciclistas.
8. libre.






# EL CICLOMOTORISTA:
## responsable y seguro

# Índice



Pues si no percibes los riesgos que conlleva, incluso siendo un buen conductor, estás jugando en desventaja, porque el accidente puede llegar en cualquier momento. Para evitarlo deberás prepararte para conducir con precaución y máxima concentración, sin miedo pero tampoco alardeando y realizando barbaridades como las que alguna vez has visto hacer a otros. Por supuesto, tratando de ser responsable y respetuoso, sin olvidarte de llevar siempre un casco homologado, puesto, bien sujeto, respetando las señales y la velocidad adecuada.
Esta Unidad Didáctica ha sido diseñada y programada para ayudarte a ser un conductor de ciclomotor que conoce las cosas buenas que te brinda, pero también a prevenir los posibles inconvenientes, percibiendo siempre los posibles riesgos y las consecuencias de sufrir un accidente.




# Presentación de la Unidad Didáctica

Es posible que *siempre* hayas querido tener tu ciclomotor, como también es posible que ya lo tengas, o que en algún momento, incluso sin tener la licencia, te hayas arriesgado a usar alguno que te prestase un amigo. También es posible, que ya se lo hayas pedido a tus padres y que no entiendas bien, por qué se oponen o te vayan dando largas, o por qué (si ya lo tienes) te dan constantemente consejos y frases como estas: "ten mucho cuidado, no corras mucho, no vayas haciendo el loco, ponte el casco...

Por otro lado, sabemos que el ciclomotor produce pasiones, es ecológico, barato, da libertad, ocasiona envidias para quien no lo tiene, favorece la inserción en el grupo, nos acerca a los lugares, no es difícil manejarlo… Pero, por desgracia, no todo son ventajas y es bueno pensar en los posibles riesgos y prevenirlos. ¿Has pensado alguna vez en estas desventajas? ¿Has pensado que alguna vez te pude pasar a ti?

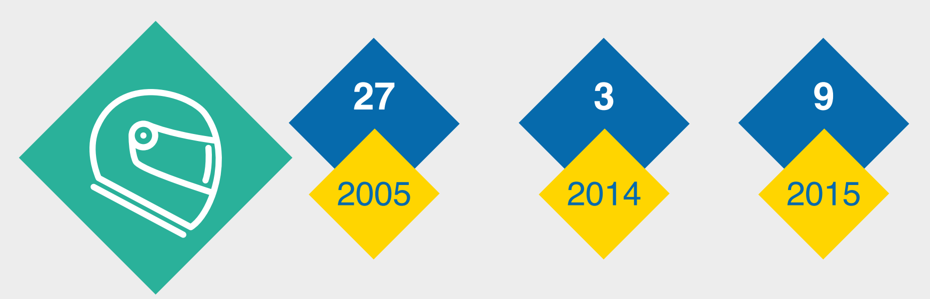
Tu meta será disfrutar de todas las ventajas que te ofrece este vehículo, pero sin olvidar nunca que te puede ocasionar lesiones graves o incluso la muerte. De hecho, muchas personas han pasado por estas malas experiencias, como verás más adelante en las estadísticas de la Dirección General de Tráfico. Pero, también has de saber que *todos los accidentes son evitables* si actuamos con prevención, percibiendo los riesgos posibles y haciendo las cosas de forma racional y con seguridad.

# Actividad 1: las estadísticas de los accidentes de tráfico: información, análisis y toma de decisiones

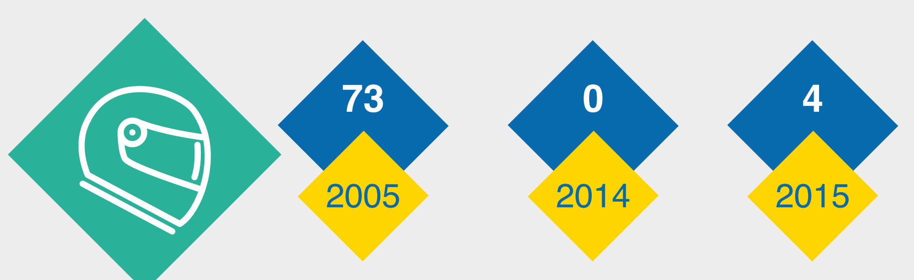
Te proponemos que veas con atención los datos que nos refleja la Dirección General de Tráfico sobre la accidentalidad vial en España. La causa que se podía haber evitado: **¡NO LLEVAR PUESTO EL CASCO!**

## USO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS, USO DEL CASCO

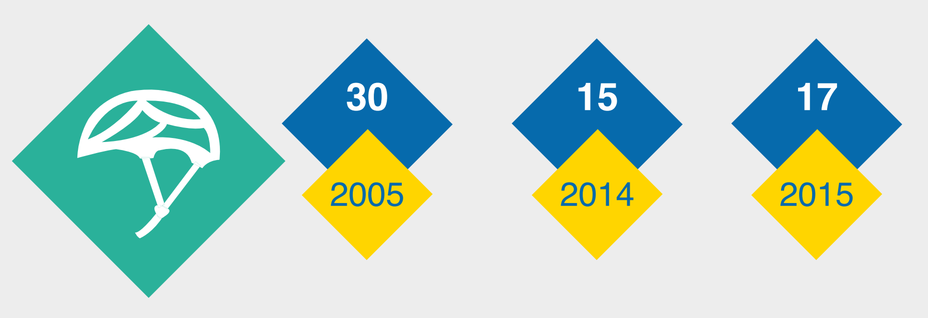
Conductores y pasajeros de MOTOCICLETA fallecidos en accidente de tráfico que no usaban casco




Conductores y pasajeros de CICLOMOTOR fallecidos en accidente de tráfico que no usaban casco




CICLISTAS fallecidos en accidentes de tráfico que no utilizaban el casco mientras circulaban en bicicleta







**CICLOMOTORISTAS FALLECIDOS QUE NO LLEVABA EL CASCO**

**2005: 73**
**2014: 0**
**2015: 4**
**2016: 6**

## EJERCICIO 1 DE OPINIÓN:

### Completa las frases en función a los datos que figuran arriba:

• En referencia a la gráfica sobre vías urbanas e interurbanas, de 2008 a 2013 ¿Qué vías consideras que son más peligrosas para los ciclomotoristas?

.......................................................................................................

• ¿A qué causas crees tú que se debe ese peligro?

.......................................................................................................



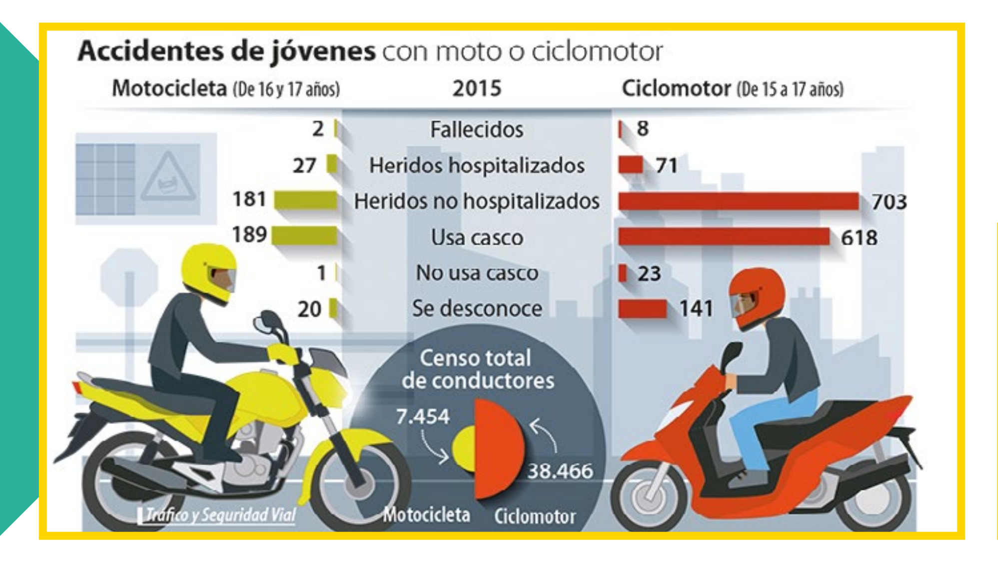
*Alrededor del 64% de los heridos graves o fallecidos en accidentes de ciclomotor ocurren en zona urbana y tienen edades comprendidas entre 14 y 25 años.*

• En el 2016, de los 54 ciclomotoristas que perdieron la vida en un accidente, 6 no llevaban puesto el casco de seguridad. ¿Encuentras alguna razón que lo justifique? ¿Crees que si lo hubiesen llevado puesto, habrían salvado la vida?

.......................................................................................................

## EJERCICIO 2 DE ANÁLISIS:

A continuación tienes dos infografías con datos reales sobre los accidentes, sus consecuencias y la valoración de las posibles lesiones que pueda ocasionar un accidente con el ciclomotor.
Fíjate bien en ellas y comprueba que las has comprendido y valorado después de haber contestado a las siguientes cuestiones:






• ¿En cuanto al número de vehículos, hay más motos o más ciclomotores? ...........................

• ¿En qué parte del cuerpo se producen las lesiones más graves en caso de accidente? ¿Cómo se podía haber evitado? ...........................
...........................................................................................................

• ¿Quién tiene más posibilidades de sufrir heridas leves o graves en caso de accidente, el motorista o el ciclomotorista? ¿Por qué?............
...........................................................................................................

# Actividad 2: normativa sobre el permiso AM para conducir un ciclomotor

Carné AM (Antes de la Moto). Es el permiso que autoriza a conducir los vehículos menos potentes. El carné AM permite conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuadriciclos ligeros.

Iniciamos este tema viendo este interesante vídeo editado por Ponle Freno (Dura1:28 minutos): sobre las normas y requisitos para usar un ciclomotor.
**https://www.youtube.com/watch?v=3L-rx_P8EZI&feature=youtu.be**



Para poder comprender bien todo lo que te interesa sobre el ciclomotor, partiremos del concepto de "Ciclomotor", según lo define la Ley de Seguridad vial. Ciclomotores de dos, tres ruedas o cuatro ruedas: Vehículos provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h.

**CUADRICICLO LIGERO:** Vehículo de cuatro ruedas que, además de tener las características antes citadas para los ciclomotores de dos y tres ruedas, tendrá una masa en vacío inferior a 350 Kg. y, cuya potencia máxima neta, en caso de tener motor eléctrico, es inferior o igual a 4 Kw.

En este libro nos referiremos exclusivamente a los ciclomotores de dos ruedas.

## ¿QUÉ NOS DICE EL REGLAMENTO DE CONDUCTORES?

Nos dice muchas cosas, pero en relación a los ciclomotores, uno de los primeros requisitos para poder conducir uno de forma legal, es cumplir con la normativa que regula todos los requisitos en cuanto a: la edad, los conocimientos teóricos y prácticos, las pruebas que se han de superar y las capacidades personales que hay que tener.

Muchos piensan que el ciclomotor es una especie de juguete, pero no debemos olvidar que, aunque no alcance demasiada velocidad, sí que hay que conducirlo con todas las garantías de seguridad. Por eso, es muy importante que siempre tengamos como referencia la normativa que hay que cumplir, la responsabilidad en cuanto a derechos y deberes y la prevención adecuada para evitar el más mínimo accidente.

Con el reglamento, la licencia de conducción del ciclomotor (vehículos de hasta 50cc de cilindrada) pasó a denominarse Permiso de Conducir AM. La edad mínima para sacarse este permiso es de 15 años. Para poder sacarse este permiso de conducir, los aspirantes deberán aprobar un examen teórico y una prueba práctica en circuito cerrado.

*De forma resumida, para conducir ciclomotores, es preciso poseer previamente el permiso de conducción AM que es expedido por las Jefaturas Provinciales de Tráfico.*



**REQUISITOS PARA CONDUCIR UN CICLOMOTOR**

**Tener 15 años**

**Pasar unas pruebas:**
**Psicotécnicas**
**Teóricas**
**Prácticas**



## NUEVAS CATEGORIAS: AM AUTORIZA PARA LA CONDUCCIÓN DE CICLOMOTORES DE 2 O 3 RUEDAS Y CUATRICICLOS LIGEROS.



**Edad mínima para la obtención: 15 años.**

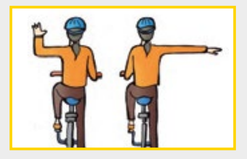
## RECUERDA: Para obtener el permiso, el interesado deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Tener 15 años cumplidos como mínimo.
- Superar unas pruebas de aptitud psicofísicas o test psicotécnico en un centro autorizado de reconocimiento médico.
- Superar un test propuesto por la Jefatura de Tráfico que constará como mínimo de 16 preguntas y un máximo de 30. En el momento actual el número de preguntas es de 20 y para que te hagas una idea son del tipo y formato de las 6 que hemos entresacado de un test de la DGT.
- Después de superar la prueba teórica, los aspirantes tendrán que **superar otra prueba práctica** de destrezas en un circuito cerrado, consistente en realizar dos maniobras:

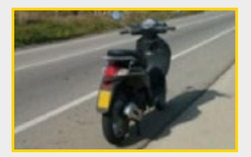
- Zigzag entre jalones a velocidad reducida (ver la gráfica).
- Circular sobre una franja de anchura limitada.

### TEST PARA CONSULTAR

**1. ¿Qué indica esta conductora de bicicleta?**
a) Que va a girar a la derecha.
b) Que va a cambiar el sentido de la marcha.
c) Que va a detenerse.



**2. ¿Es correcto el lugar donde está estacionado el ciclomotor?**
a) No, porque está prohibido estacionar en este lugar.
b) Sí, porque no ocupa la calzada.
c) Sí, porque es una vía con poco tráfico.



**3. De noche, ¿está permitido circular por una vía urbana con la luz de carretera encendida?**
a) Sí, cuando la vía está insuficientemente iluminada.
b) No, salvo que por avería, no se pueda utilizar la de cruce.
c) No.



**4. Una alergia respiratoria, ¿puede influir en la capacidad para conducir?**
a) Sólo cuando se toma algún medicamento para combatirla.
b) No, en ningún caso.
c) Sí.



**5. El conductor del ciclomotor, ¿debe ceder el paso al ciclista que aparece en la fotografía?**
a) No, porque la bicicleta no es un vehículo de motor.
b) Sí.
c) No, porque se aproxima por la izquierda.

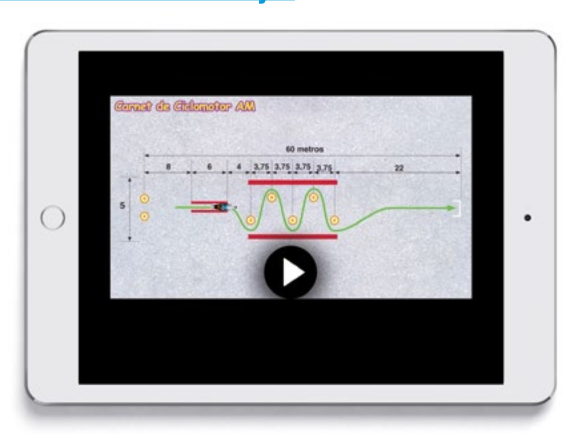


*Si estás interesado en el tema de los Tests para el examen del permiso AM, puedes consultar tests publicados por diferentes autoescuelas, que pueden servir para comprender su contenido y posibles respuestas.*



Si te interesa, también puedes consultar toda la información detallada en:
http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XVIII-Curso-de-Profesores/Normativa-permisos-y-pruebas-de-aptitud.pdf

Ahora podrás ver en este vídeo el tipo de examen práctico que hay que realizar para superar el examen del Permiso AM.
https://www.youtube.com/watch?v=VN6OahtrHyw




Has visto que la prueba no es difícil. Una vez realizadas las maniobras, hay que dejar el ciclomotor correctamente estacionado, apoyado sobre su soporte central o lateral y con el motor parado.

Para conocer la normativa actual, la referencia es el **Artículo 42 Objeto de las pruebas de aptitud** (RD 818/2009 de 8 de mayo) que dice:
Todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores deberá poseer, para conducir con seguridad, las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan:

**a)** Manejar adecuadamente el vehículo y sus mandos para no comprometer la seguridad vial y conseguir una utilización responsable del vehículo.

**b)** Dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten.

**c)** Discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad.

**d)** Observar las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación.

**e)** Tener un conocimiento razonado sobre mecánica y entretenimiento simple de las partes y dispositivos del vehículo que le permitan detectar los defectos técnicos más importantes de éste, en particular los que pongan en peligro la seguridad y de las medidas que se han de tomar para remediarlos debidamente.

**f)** Tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad.



**g)** Contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y los más expuestos al peligro, mediante una actitud respetuosa hacia el prójimo.

**h)** Contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación.

**i)** Auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación, prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, tratando de evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y colaborar con la autoridad y sus agentes en el esclarecimiento de los hechos.

Como puedes comprobar, la obtención de un permiso de conducir no solamente hace referencia a normas y señales. También debe saber mecánica, estrategias, percepción de los riesgos, mantener bien el vehículo, contribuir a la seguridad, cuidar del medio ambiente y prestar auxilio a las posibles víctimas de accidente…

*Ya has aprendido muchas cosas, pero si te interesa profundizar mucho más en todo lo relacionado con el ciclomotor, la DGT te ofrece una buena Guía del Ciclomotor en PDF y con fácil acceso en:*
http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclomotores.pdf



**PARA SABER +**

Te comentamos que, si estás pensando en prepararte para obtener el Permiso AM, puedes acudir a cualquier autoescuela de tu ciudad por si quieres informarte más de cómo son estas pruebas, adquirir un manual del contenido teórico del examen o incluso ver cómo se hace una práctica en el circuito cerrado. Una cosa que debes tener muy presente: no todas las Autoescuelas tiene la misma calidad. No elijas la más barata, si no la de mayor calidad. ¡Elige una buena autoescuela que te prepare para conducir bien y no solamente para que apruebes! Porque tu seguridad está por encima de todo!



# Actividad 3:
# la inspección técnica del ciclomotor

Como todos los vehículos, tu ciclomotor debe pasar unas revisiones técnicas que evalúen el estado en el que se encuentra y que te autoricen para poder seguir utilizando con seguridad. A muy pocos nos gusta pasar la inspección y pagar por ello, pero la seguridad está muy relacionada con el buen estado de nuestro ciclomotor.




Lo primero que debes saber es que pasar la ITV es obligatorio y es motivo de sanción circular sin tener la inspección técnica al día. Además, en caso de accidente la compañía de seguros puede no hacerse cargo de los daños ya que la moto no tiene la documentación en regla, y el buen estado de la moto no está garantizado.

Los ciclomotores están obligados a pasar la ITV cuando superan los tres años de antigüedad. Una vez superados estos tres años, la inspección técnica se debe realizar cada dos años, al igual que en scooters y motos.
Es una obligación y responsabilidad personal cumplir con esta normativa. Desde el año 2007, en España los **ciclomotores** deben pasar la inspección técnica de vehículos ITV dependiendo de su antigüedad. La primera ITV será después de tres años, si se trata de un ciclomotor de dos ruedas, y a los cuatro si se trata de un **ciclomotor** de tres o de cuatro ruedas.

## ¡POR TU SEGURIDAD Y LA DE TODOS!

| CLASE DE VEHÍCULO | ANTIGÜEDAD |
|---|---|
| Motocicletas, Quads | Hasta 4 años excento<br>Más de 4 años, bienal |
| Ciclomotores | Hasta 3 años excento<br>Más de 3 años, bienal |

Si un **ciclomotor** no supera la ITV, se le otorga un plazo para que arregle los daños que pueda causar y otra fecha para volver a pasarla. Te pueden inmovilizar el vehículo, si no se cumple con lo establecido.
Pero lo más importante es que tu vehículo esté siempre en perfecto estado de revista y en todos y cada uno de sus elementos. No dudes que este aspecto juega un papel muy importante para tu seguridad.

**EJERCICIO DE REPASO:**

**Por favor, completa cada una de las preguntas que se plantean.**

• ¿Qué significan las siglas ITV? ........................................................

• ¿Cada cuántos años debe pasar un ciclomotor de dos ruedas la ITV, después de haber pasado la segunda? ............................................

• Señala algunas de las partes del ciclomotor y documentación que son más importantes para la seguridad: ............................................
..................................................................................................................

• ¿Qué opinión tienes sobre el trucaje del tubo de escape en el ciclomotor? Razona y comenta tu respuesta. .............................................
..................................................................................................................

• Valora y compara lo que cuesta pasar la ITV con las ventajas que pueda tener para la seguridad.
..................................................................................................................



*Sobre las dos últimas cuestiones, si estamos en el aula, podemos mantener un diálogo o puesta en común sobre las ventajas e inconvenientes de los aspectos que se mencionan.*

# Actividad 4: la percepción del riesgo al conducir un ciclomotor

Parece lógico pensar que una persona que no es consciente de los riesgos que supone realizar una actividad, difícilmente podrá enfrentarse a ella con seguridad. O dicho de otra manera, que estará más expuesta a sufrir un accidente o a complicarse más la situación. Una dificultad seria para percibir que el ciclomotor puede acarrearnos peligros, es la edad, pues cuando uno es joven piensa que los accidentes le ocurren sólo a los mayores y que estas cosas feas no van con él. Ya has visto que las estadísticas nos dicen todo lo contrario y que por ese motivo tenemos que hacer todo lo posible para evitar los accidentes.



## TRES SEÑALES IMPORTANTES PARA LA SEGURIDAD DE TODOS

**Respeta siempre todas las señales, pero en especial: el paso de peatones y nunca te saltes un semáforo en ámbar o en rojo o circules a mayor velocidad de la permitida!**









Sin pretender asustarte, mira el resumen de cinco conclusiones que aparecen en el recuadro sobre lo que dicen los datos presentados por la Asociación de Prevención de Accidentes de Tránsito AP(A)T:
El 20% de los adolescentes que han sufrido accidentes en ciclomotores sufren lesiones craneoencefálicas graves, aunque "no son las más frecuentes". Los traumatismos más frecuentes de un accidente de este tipo suelen ser fracturas de clavícula, húmero o muñecas que "suelen necesitar cirugía y periodos largos de rehabilitación y pueden llegar a dejar secuelas como deformidades, rigidez y limitación de las funciones motoras".

## ASOCIACIÓN DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: AP(A)T: DATOS RELEVANTES.

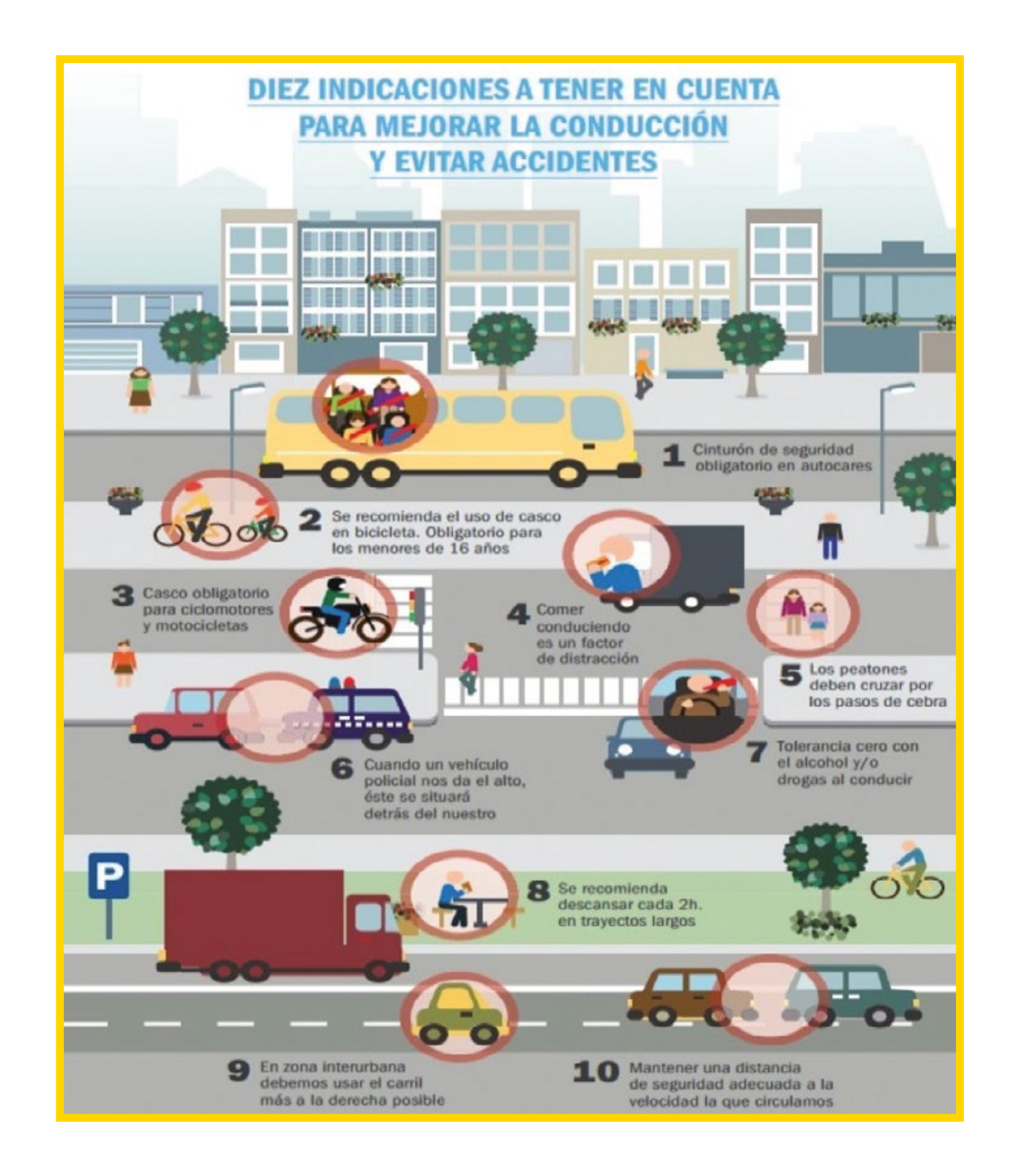
**El 20% de los adolescentes que han sufrido accidentes en ciclomotores sufren lesiones craneoencefálicas gráves.**

**Los traumatismos más frecuentes de un accidente de este tipo suelen ser fracturas de clavícula, húmero o muñecas.**

**Las principales causas de este tipo de accidentes son la inexperiencia y la inconsciencia.**

**Otra de las causas principales de los accidentes de moto y ciclomotor es la velocidad.**

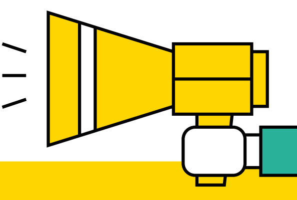
**"En el 90% de los casos son gente de entre 14 y 18 años", realizan cambios en los tubos de escape y en los carburadores para aumentar la potencia del ciclo.**




Las principales causas de este tipo de accidentes son la inexperiencia y la inconsciencia, aspectos que van ligados a la edad de los conductores. Pero dichas fuentes aseguran que "el principal problema está en que los jóvenes no tienen ningún miedo a la carretera (falta de percepción de los posibles riesgos y sus consecuencias)." Una ausencia de temor que se ve reflejada en las numerosas **imprudencias** que se cometen.

Otra de las causas principales de los accidentes de moto y ciclomotor es la velocidad excesiva. Fuentes expertas en seguridad vial denuncian que *"en muchas ocasiones estos vehículos superan los 80 kilómetros por hora, cuando no pueden ir a más de 45. Son vehículos que deberían ir limitados, pero no lo están."* De hecho, los jóvenes que normalmente conducen estos ciclomotores, que "en el 90% de los casos tienen una edad comprendida entre 14 y 18 años", realizan cambios en los tubos de escape y en los carburadores para aumentar la potencia del ciclo y del ruido.

Los ciclomotoristas siempre deben llevar puesto el casco homologado y respetar las limitaciones de velocidad genéricas y específicas establecidas. No podrán circular a más de 45 Km./h y adaptarán su velocidad a las características de la vía, del tráfico y de las condiciones



**¡RECUERDA!**

*Un importante porcentaje de estas víctimas, son adolescentes, que pagan "la falta de madurez y experiencia" con daños y lesiones de por vida e incluso con su propia vida.*

climatológicas adversas, así como a la limitación específica de la vía. Un buen ciclomotorista respeta siempre los límites, aunque no se sienta presionado por el miedo al radar o a la presencia de la policía.




En general, trucar el carburador o tubo de escape de un ciclomotor es ilegal, pero en este caso, además, hay un problema añadido: el incremento de la velocidad y del el ruido, que resulta muy molesto para los demás y que también puede acarrear una multa.
Considera que la "percepción del riego" es esencial como medida preventiva para evitar los accidentes y todas las consecuencias que conllevan, según su gravedad.
Pero lo esencial de todo, la base de una adecuada seguridad con el ciclomotor está en que el que conduzca sea responsable, consciente de los peligros, respetuoso con las personas y señales y educado. La solución siempre está en las personas.

### EJERCICIO DE ANÁLISIS Y VALORACIÓN:



- ¿Qué opinas sobre los cambios o trucajes que hace el 90% en su ciclomotor para aumentar la velocidad o el ruido de su ciclomotor? ¿Es una medida segura, legal y adecuada? ..............................................
..................................................................................................................
..................................................................................................................

- ¿Cuáles son las tres causas principales o factores de mayor riesgo de estos accidentes con ciclomotor? ..................................................
..................................................................................................................
..................................................................................................................

- ¿Cuál es la velocidad máxima a la que debe circular un ciclomotorista? ....................................................

- ¿Qué señales son las que debe respetar de forma muy especial el ciclomotorista? ..........................................................................
..................................................................................................................
..................................................................................................................

# Actividad 5: las señales y las sanciones más importantes para un ciclomotorista

Hemos visto que también los ciclomotoristas deben respetar el Reglamento, es decir, que tienen derechos y deberes que cumplir. Por una parte respetar siempre a los demás usuarios a las señales y al entorno, pero por otra, cuidad de su economía, tratando de que sus comportamientos sean siempre adecuados y así evitar las posibles sanciones.

## LAS12 SEÑALES MÁS IMPORTANTES PARA SER RESPETADAS POR UN BUEN CICLOMOTORISTA.

Aunque el ciclomotorista debe respetar todas las señales de tráfico, a continuación nos referiremos a un grupo de ellas con las que nos encontraremos con mayor frecuencia y sobre las que tendremos de poner más atención para cumplirlas. No es adecuado que el conductor las conozca, pero no las respete. Si es adecuado de las hagamos nuestras y las consideraremos como buenas amigas colaboradoras de la seguridad y de la convivencia.



**Ceda el paso:** Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección.




**Detención obligatoria:** Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención.



**Prohibición:** no se puede circular por esa vía en ningún sentido con el ciclomotor.



**Prohibición:** no se puede circular en el sentido que te la encuentras. **Dirección prohibida.**



**Circulación prohibida para los ciclomotores.**



**Prohibido girar o cambiar de dirección a la derecha.**



**Prohibido girar o cambiar de dirección a la izquierda.**



**Prohibido realizar un cambio de sentido.**



**Sentido obligatorio a la derecha.**



**Intersección de sentido giratorio obligatorio.**



**Calzada para motocicletas.**



**Únicas direcciones y sentido obligatorio.**

## LAS SANCIONES MÁS HABITUALES PARA LOS CICLOMOTORISTAS INCUMPLIDORES.

Pese a que siempre seamos respetuosos y cumplidores de las normas y señales, es conveniente que nos diferenciemos de los malos conductores y que sepamos también el riesgo económico y las consecuencias del incumplimiento de lo establecido. Por este motivo, en la tabla dispones de una referencia de las principales sanciones a las que se puede enfrentar un ciclomotorista poco responsable:

| INFRACCIONES | MULTA | PUNTOS |
|---|---|---|
| No llevar puesto y bien sujeto el casco en la cabeza | 200 euros | 3 puntos |
| No haber pasado la ITV cuando corresponda | 200 euros | |
| Conducir con presencia de drogas en el organismo | 500 euros | 6 puntos |
| Circular en paralelo a otro ciclomotorista | 60 euros | |
| Llevar pasajero sin autorizar o menor de 12 años | 200 euros | 3 puntos |
| No pararse a la orden del policía | 200 euros | |
| Circular de modo temerario y peligroso | 500 euros | 6 puntos |
| Saltarse un semáforo o stop | 200 euros | 4 puntos |
| Hacer competiciones o carreras no autorizadas | 500 euros | 6 puntos |

# Actividad 6: la guía del buen ciclomotorista

En esta ocasión, tienes dos excelentes recurso para conducir adecuadamente tu ciclomotor y para prevenir todo tipo de accidente. Por una parte, la Guía del ciclomotor, publicada por la DGT y, otro recurso, la Guía de la Fundación Mapfre.

Para tu seguridad, es imprescindible: conocer bien las normas, las señales, los comportamientos, la mecánica, las partes del vehículo, el mantenimiento y los comportamientos adecuados que has de tener para respetar a los demás y cuidar del medio ambiente. La "Guía del buen ciclomotorista" te puede ayudar a conocer mejor tus competencias como conductor, conocer mejor a tu ciclomotor y a conseguir que disfrutes más de él y de forma segura.




En ambas guías encontrarás información referida al ciclomotor: características, cómo elegirlo, cómo cuidarlo, los neumáticos, las condiciones de uso y mantenimiento, las medidas de seguridad. Hay actividades en las que se trabaja la toma de conciencia en las decisiones, la relación entre el disfrute y la seguridad y el compromiso con una actuación solidaria. Puedes acceder a las Guías del Ciclomotor en formato web o PDF:

- Guía del Ciclomotor de la DGT:
**http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclomotores.pdf**
- Guía del Ciclomotor de la Fundación Mapfre:
**http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclomotor-MAPFRE.pdf**



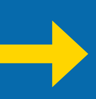

*Esperemos que tengas acceso a esta información y que te gusten para que puedas sacarles un buen partido. Adelante!*

# Actividad 7:
# vídeo de investigación de campo

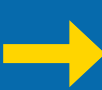
Con las posibilidades que nos ofrecen el móvil o una grabadora, elegiremos un punto de la ciudad o de la carretera por donde suelen pasar ciclomotoristas. Tendremos que realizar una grabación que refleje la forma de actuar, de comportarse y de ser de los ciclomotoristas: si respetan las señales, ceden el paso a los peatones, van por el carril adecuado, paran ante el semáforo o señal, respetan la velocidad, llevan pasajero delante o detrás ... *Para ayudarte a hacerlo bien, pondremos algunas pautas que te ayuden:*

**PROCESO:**

**Recogida de la información**



**Hacer el montaje**



**Visionar cada uno de los videos**

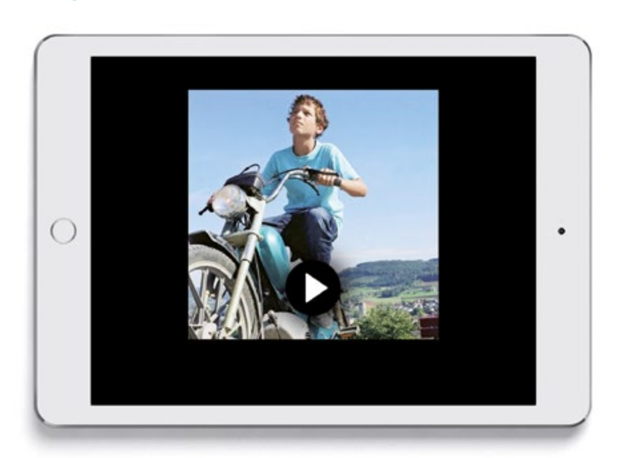


- Haz una ficha de los momentos claves: lugar, tiempo, hora…
- Escribe lo que vas a hacer: antes, durante y después: ficha de la película.
- Sitúate en el lugar seguro y, si puedes, usa trípode para evitar movimiento en la imagen.
- La grabación no debe pasar de 1minuto. Si grabas más, tendrás que editar el vídeo.
- Si sabes, puedes editar el vídeo, ponerle títulos, música adecuada, mensajes…
- Una vez hecho, puedes subirlo a You Tube o presentarlo a tus com pañeros de clase, amigos...
- Al final, con los compañeros de clase o amigos, podéis ir presentan do y comentando los vídeos, sobre las actitudes y comportamientos observados y sacar conclusiones sobre la forma de conducir de los ciclomotoristas.

# Actividad 8:
# otros recursos didácticos

Aunque ya se te han facilitado varios recursos didácticos, ahora los ampliamos con el fin de que te puedan servir para ampliar tu información y conocimientos de aspectos relacionados con el ciclomotor y tu seguridad.

**VÍDEO 1:** nos acercará al mundo de los adolescentes y jóvenes frente a su ciclomotor: Los ciclomotores no tienen secretos para los jóvenes del Valle de Frick, en el cantón de Argovia (Suiza). (Dura 3 minutos): Manipulan y tunean sus ciclomotores. **https://www.youtube.com/watch?v=DxLViyugCx4&feature=youtu.be**



## EJERCICIO DE COMPRENSIÓN Y ANÁLISIS:

Después de ver este vídeo, de forma individual o en grupo, podemos contestar a estas preguntas para analizarlas, reflexionar y comentar las posturas, acciones, conductas y comportamientos de los muchachos.

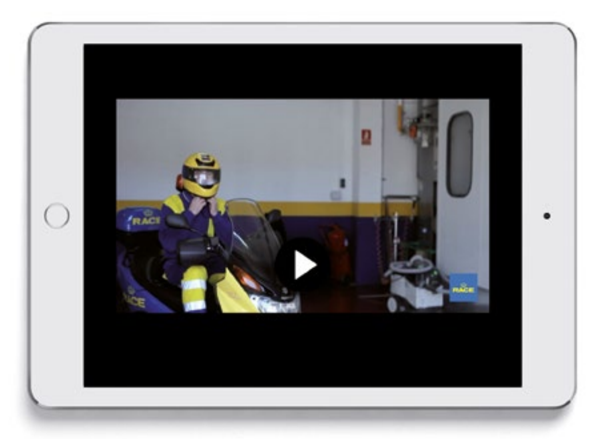
- ¿Todos llevan el casco? ¿De qué calidad estimas que es? ................
.........................................................................................................
- ¿Te parecen bien estas prácticas de modificación del ciclomotor? ¿Cuál es más peligrosa? ....................................................................
.........................................................................................................
- ¿Todo es legal? .........................................................................
- ¿Hay chicas en el grupo? ¿Es el ciclomotor solamente para chicos? Argumenta tus respuestas. .................................................................
.........................................................................................................
- ¿Qué postura toman cuando ven que se acerca la policía? ¿Estás de acuerdo? ....................................................................................
.........................................................................................................

## EJERCICIO DE PUESTA EN COMÚN:

El vídeo anterior nos puede servir para generar un debate sobre todos los aspectos relacionados con el ciclomotor y el uso que de él suele hacerse. Si has aprendido mucho antes, ahora podrás participar con mayor calidad y argumentos ante tus compañeros. Compartir experiencias y opiniones es una buena estrategia para aprender.

**VÍDEO 2:** hace referencia al “Cuidado y mantenimiento del ciclomotor”. Una persona experta nos explica cuáles son los elementos del motor que necesitan una revisión periódica, sus razones y cómo debe-

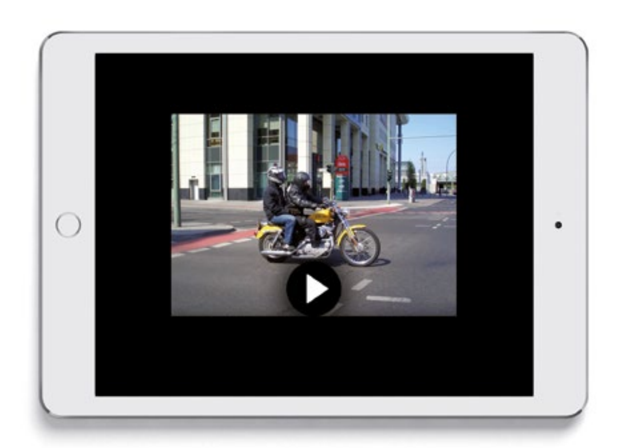
mos hacerla para que nuestro ciclomotor esté siempre en un perfecto estado de seguridad. Esta editado por el RACEW y dura 2:14 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=n1LFB1IsVsM&feature=youtu.be**



Podremos profundizar también en el mantenimiento del ciclomotor: el estado de los neumáticos (presión y desgaste), la cadena de transmisión (holgura, engrase y sustitución), el nivel de aceite, el estado y posición de las luces (corta, cruce indicadores y freno), los amortiguadores y el posible desgaste y sustitución de las pastillas de frenos.

## NORMATIVA BÁSICA DEL CICLOMOTOR, CONFORME AL REGLAMENTO:

En este vídeo, editado por la empresa Arisotf se nos presenta, de forma atractiva y dinámica, todo lo relacionado con el transporte en los ciclomotores: las normas generales, transporte de un viajero, normas y condiciones si se utiliza un remolque.
Te animamos a verlo y conocer en profundidad, tan solo dura 2:07 minutos. Sin lugar a duda alguna, que te ayudará a cumplir bien las normas y a conducir con mayor seguridad tu ciclomotor. **https://www.youtube.com/watch?v=q_INSCaZwZs&feature=youtu.be**



Ahora, puedes pasar a realizar una pequeña prueba de evaluación y comprobar hasta dónde has llegado para conseguir saber más sobre los ciclomotores y tu seguridad.

# La evaluación de la Unidad Didáctica

Nombre:…………………………........ Apellidos: ……………………....…………… Fecha: ...............................

1. Podrías definir ¿Qué es un ciclomotor? …………………………………………………..............................

2. Sobre la incidencia de los accidentes con el ciclomotor, ¿Qué partes del cuerpo se llevan la peor parte? ...............................................................................................................................................

3. ¿Cuál es la velocidad máxima a la que puede circular un ciclomotor? .....................................................

4. Completa la palabra que falte: La edad mínima para conducir un ciclomotor es de …. años y para poder llevar un pasajero de atrás es de …. años. El pasajero de atrás siempre debe llevar puesto el ……… y si no lo lleva, además del riesgo, la sanción la pagará el …….......

5. ¿Cuáles son las tres categorías del Permiso AM? ...........................................................................

6. ¿Por qué razones crees tú que se ha de pasar la ITV del ciclomotor? ......................................................

7. Cuáles son las tres señales de tráfico de mayor importancia para ser respetadas por un los ciclomotoristas? ..........................................................................................................................................

8. ¿Cuáles son los traumatismos más frecuentes producidos por un accidente con el ciclomotor? .............. ...............................................................................................................................................

9. Señalas las tres causas principales que producen un accidente con el ciclomotor .................................. ...............................................................................................................................................

10. Escribe el significado de cada señal:

1ª ...................................................... 2ª ................................................. 3ª ............................................

11. ¿Qué opinión tienes sobre las multas o sanciones a los ciclomotoristas? ¿Para qué crees que sirven? ¿Cuál consideras que es la más grave? ........................................................................................ ............................................................................................................................................... ...............................................................................................................................................

12. De las siguientes palabras ¿Cuáles eliges como adecuadas para ser un buen ciclomotorista? Responsabilidad, inconsciencia, arriesgado, respetuoso, insensato, presumido, amable, empatía, agresividad, solidario, compulsivo, nervioso. ..........................................................................................................
..........................................................................................................................................................

13. ¿Qué actitudes y valores consideras que son esenciales para ser un buen conductor de ciclomotor? Haz dos grupos con estas características: (1) ser responsable, (2) saber mucha mecánica, (3) incumplir las normas, (4) saber hacer trompos y caballitos, (5) conducir a alta velocidad, (6) respetar a los demás, (7) saber trucar el motor o tubo de escape, (8) usar siempre el casco, (9) presumir de sus habilidades, (10) que perciba el riesgo, (11) ser educado, (12) conducir con cascos escuchando música, (13) pasar la ITV, (14) que los frenos no sean revisados, (15) que lleve todo en orden, (16) ser respetuoso, (17) procurar no molestar haciendo ruido.

Positivas: ..........................................................................................................................
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

Negativas: .........................................................................................................................
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1 EJERCICIO 2 DE ANÁLISIS

1. Ciclomotores.
2. La  cabeza. Se podía evitar usando un buen casco.
3. El ciclomotorista.
   Porque son más y porque el ciclomotor es más endeble que la moto.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 3 EJERCICIO DE REPASO

1. Inspección Técnica de Vehículos.
2. Dos años.
3. Frenos, tubo de escape, motor, neumáticos, documentación del vehículo, permiso de circulación, seguro obligatorio.
4. Respuesta libre.
5. Respuesta libre.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 4 EJERCICIO DE ANÁLISIS Y VALORACIÓN

1. Es libre opinión y se hay grupo establecer un pequeño debate.
2. Inexperiencia, inconsciencia, la velocidad inadecuada.
3. 54 Km/h.
4. Paso de peatones, semáforos y límites de velocidad.

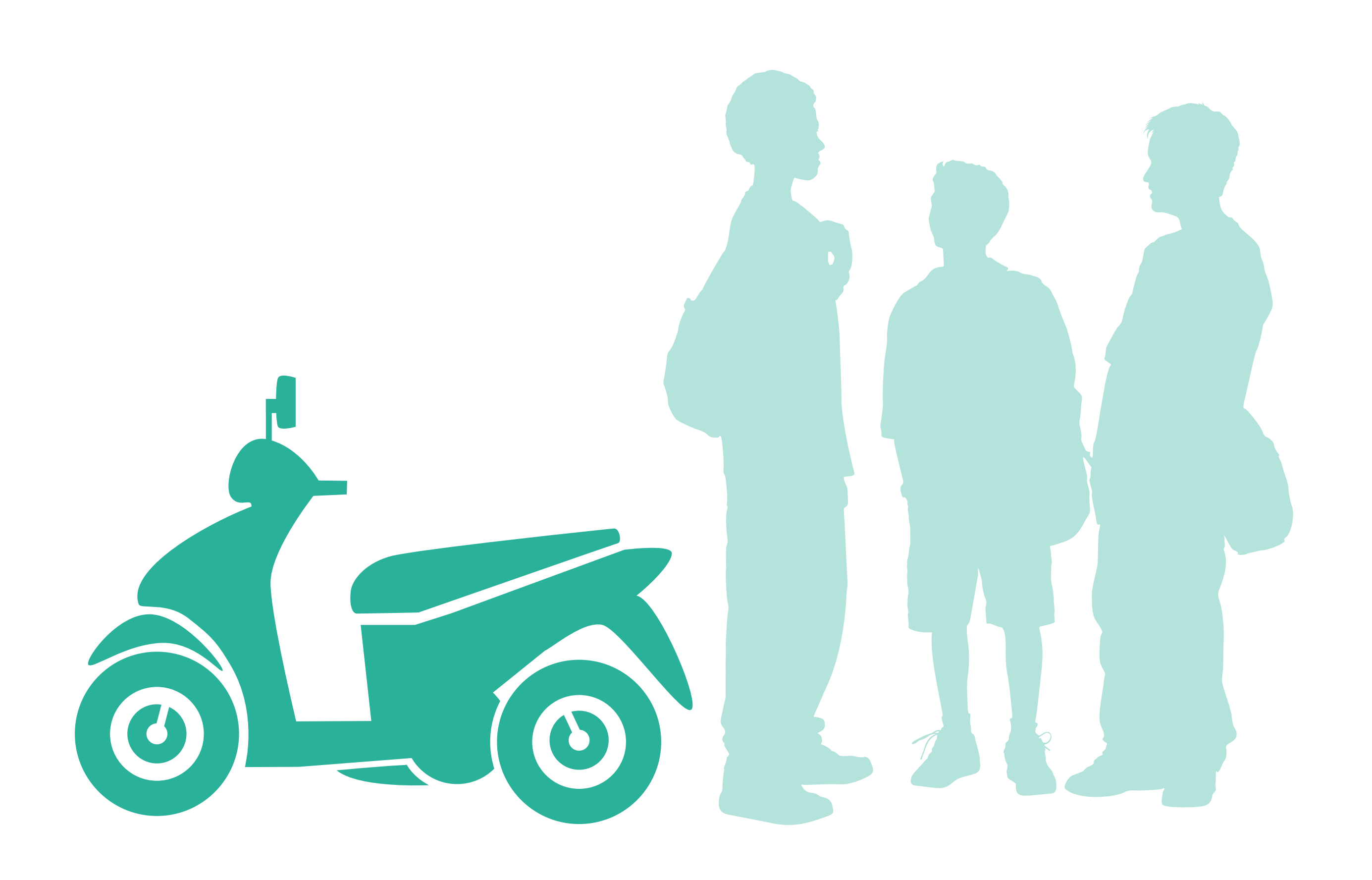
## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Respuesta libre.
2. La cabeza y los tobillos.
3. 45 kms/h.
4. 15, 18, casco y auriculares.
5. De 2 ruedas, de 3 ruedas y cuatriciclos.
6. Para comprobar que todos sus elementos estén en perfecto estado y que no haya nada trucado.
7. Respetar los pasos de peatones, parar siempre en un semáforo ámbar o rojo, no superar la velocidad de 45kms/h.
8. Fractura de clavículas, fractura de húmero y fractura de muñeca.
9. La inexperiencia y la inconsciencia, la falta de miedo o temor (no percepción de los riesgos) y de lo que le pueda ocurrir.
10. Circulación prohibida para ciclomotores, vía de circulación prohibida para todos los vehículos, sentido obligatorio de giro.
11. Respuesta libre, valorando las argumentaciones presentadas.
12. Responsabilidad, respeto, amabilidad, empatía, solidaridad.
13. Positivas: 1, 6, 8, 10, 11, 13, 15, 16, 17 Negativas: 2, 3, 4, 5, 7, 12, 14.




# EL CICLOMOTORISTA:
## elección y uso del casco

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

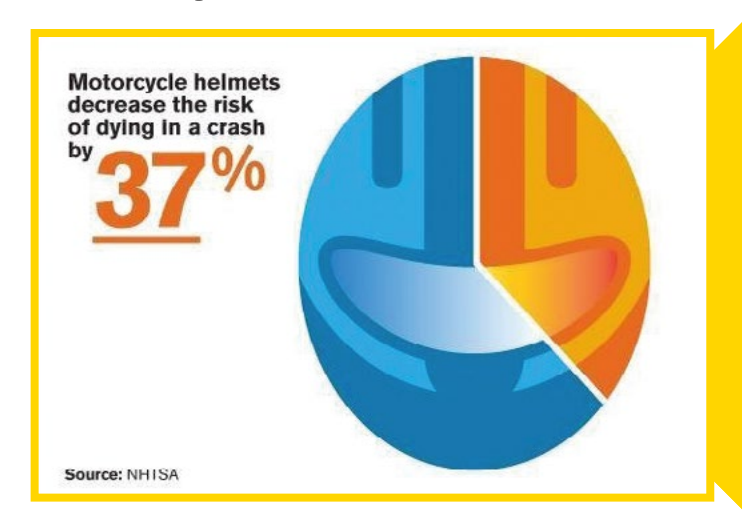
Todos hemos oído hablar mucho y seguramente que también hemos visto campañas que promueven y defienden las ventajas de llevar puesto un casco homologado cuando circulamos con una bicicleta, un ciclomotor, una moto e incluso unos patines.
En esta Unidad vamos a insistir también en ello, sólo que enfocado al uso del casco cuando conducimos un ciclomotor. Este tipo de casco es parecido de al bicicleta, pero con algunas diferencias significativas. De hecho, un casco de ciclista no vale para el ciclomotorista, aunque a la inversa no habría problema para usarlo. Por eso, conviene no confundir los términos y cada cosa para lo que es.

Donde sí hay coincidencia, es en que los cascos sirven para proteger nuestra salud, nuestra cabeza y en muchos casos, incluso para salvarnos la vida. Por eso, una vez más, tenemos que defender su uso, pese a los pequeños inconvenientes que puedan ver algunos.

En un ciclomotor viajamos a mayor velocidad que con la bicicleta y en caso de accidente, las consecuencias pueden ser más graves.

Pese a que, según los diferentes estudios realizados, el porcentaje de prevención del uso del casco para evitar la muerte, oscila entre el 36%, 37% y el 62%, lo que sí tienen en común es que el casco protege la salud y la vida: que en consecuencia, siempre es bueno llevarlo puesto, bien sujeto y que esté homologado.

Si valoras las ventajas de usar el casco, te sentirás más seguro. Posiblemente trabajando este tema, aprenderás cosas nuevas, irás adquiriendo actitudes, valores y estrategias, que te sirvan para desarrollar comportamientos adecuados y así poder disfrutar de forma segura con tu ciclomotor (si ya lo tienes) y para los que aún no dispongan de él, tendrán la información adecuada a la hora de comprar un casco seguro.




* NHTSA: La **Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras** es una agencia dependiente del gobierno de los Estados Unidos. Su misión es “Salvar vidas, prevenir heridas y reducir los accidentes de vehículos”.

# Actividad 1: las estadísticas de la DGT sobre el uso del casco

Las cifras de mortalidad son solamente una de las partes del impacto de los accidentes de tráfico en la salud de la población, que además de producir fallecidos, provocan lesiones graves y leves que requieren de una asistencia sanitaria y en ocasiones generan diferentes grados de incapacidad. Por tanto, los accidentes además de suponer lesiones y pérdida de vidas humanas, suponen un elevado coste económico, sanitario y social.




## USO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS. Vías interurbanas. COMPARATIVA 2006 - 2015 - 2016

| | 2015 | 2016 |
|---|---|---|
| **CINTURÓN DE SEGURIDAD:** Conductores y pasajeros de turismos y furgonetas fallecidos sin cinturón de seguridad | 150 | 147 |
| **SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL:** Niños menores de 12 años fallecidos sin sistema de seguridad | 4 | 3 |
| Conductores y pasajeros fallecidos que NO usaban CASCO | | |
| MOTOCICLETA | 10 | 4 |
| CICLOMOTOR | 4 | 1 |
| BICICLETA | 17 | 6 |






En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos, el 19% no utilizaban casco en vías interurbanas, mientras que en las vías urbanas no lo hacían el 16%. En total es un 35% de ciclomotoristas que circulan exponiéndose a un gran peligro por no usar bien el casco.
Las estadísticas de la Dirección General de Tráfico indican que un 7% de los conductores que utilizan casco lo llevan mal puesto. Esto es grave ya que en caso de accidente, un casco mal puesto podría desajustarse y salir volando, en cuyo caso no serviría de nada y no te protegería en el accidente. Lo mismo ocurre si lo llevan colgado en el codo. Te habrás dado cuenta de que se producen más accidentes, heridos graves y fallecidos en los ciclomotoristas de las ciudades. ¿Por qué? Pues fácil de deducir: hay mayor número de ciclomotoristas en las ciudades, mayor flujo de vehículos, más variedad de vías y señales… y mayor relajación en los ciclomotoristas, pensando que en los circuitos cortos nunca puede ocurrir algo peligroso. Recuerda que la mejor medida para evitar accidentes se basa en la prevención, en caso de siniestro, reduce en un 42% la posibilidad de fallecer, en un 65% la de sufrir una lesión muy grave y, sobre todo, un 69% de lesión a nivel cerebral.

**EL USO DEL CASCO REDUCE LAS MUERTES EN UN TERCIO Y EVITA DOS DE CADA TRES LESIONES CEREBRALES.**



## ¿Sabías que hay una relación directa con los fallecidos que tenían tu edad aproximada?

Muchos adolescentes y jóvenes piensan que los accidentes y todas sus secuelas solamente le ocurren a los demás. Esta falta de percepción del riesgo que podemos correr como peatones, ciclistas, ciclomotoristas o viajeros, suele ayudar a bajar las alertas y a tomar precauciones para que el accidente se produzca. Pon mucha atención al usar el ciclomotor y piensa siempre en los peligros que puede suponer. Para evitarlos, trataremos de ser responsables, conscientes, prudentes, respetuosos y no ponernos en riesgo bajando la atención y la percepción de los posibles peligros.

## EJERCICIO PARA LA REFLEXIÓN Y PARA COMPLETAR:

El ciclomotor tiene muchas ventajas, pero debemos usarlo con……….........……. y percibiendo siempre los………………..........…… que puede suponer. Es importantísimo que siempre llevemos puesto en la cabeza ………….....………… que esté ……...……………., bien ……………. y nunca puesto en el …………......

# Actividad 2:
# trabajo en grupo,
# análisis de los datos estadísticos

Ahora podemos dedicar un rato para pensar sobre los datos y gráficos que hemos visto. Puede ser el momento para que cada uno exponga sus impresiones, dudas o posturas, frente a las ventajas o inconvenientes del uso del casco por los ciclomotoristas. De igual modo, es posible que alguno pueda contar sus experiencias, sobre todo si al conducir el ciclomotor ha sufrido algún accidente y qué papel jugó el casco.

**EJERCICIO PARA QUE MANIFIESTES TU OPINIÓN Y PARA QUE APORTES POSIBLES SOLUCIONES:**

*Lee con atención cada pregunta y responde libremente, tratado de argumentar un poco.*

- ¿Has sufrido o visto algún accidente con ciclomotor?

..........................................................................................................
..........................................................................................................
..........................................................................................................

- Describe cómo pasó:

..........................................................................................................
..........................................................................................................
..........................................................................................................

- ¿Qué consecuencias tuvo ese siniestro para el ciclomotorista, para otras personas?

..........................................................................................................
..........................................................................................................
..........................................................................................................

- ¿Cómo se podía haber evitado el accidente y las consecuencias o lesiones?

..........................................................................................................
..........................................................................................................
..........................................................................................................

*Una vez finalizadas las respuestas, podemos exponer nuestras respuestas en el grupo y escuchar a los demás. El aprendizaje en grupo nos ayudará a comparar opiniones, llegar a conclusiones y, posiblemente a tomar posturas para cambiar y mejorar.*

# Actividad 3: la importancia de saber elegir un buen casco

La elección de un casco y su adecuada utilización puede ser vital. Lo importante es que sea seguro, homologado, que se adapte a nuestra cabeza y que esté bien abrochado porque, si no, ni el mejor de los cascos nos protegerá. Puedes ver un vídeo de 0:28 minutos para que percibas con claridad las características principales de seguridad.

¡Nuestra salud y nuestra vida no tienen precio! Puedes ampliar información para elegir un buen casco (modelo, talla, precios) en: **https://www.youtube.com/watch?v=LSSkFXx56-M**






**¿competir por el tamaño o por la seguridad?**

**Tu ciclomotor es como es.**

**Hacerle modificaciones va contra la ley y contra tu seguridad.**

**¡Siempre usando la cabeza para llevar bien sujeto EL CASCO!**



**EL CASCO TE PROTEGE**
En el 20% de los accidentes graves de motoristas, el casco sale despedido porque la talla o la sujeción no son las adecuadas.
Los traumatismos en la cabeza son la principal causa de muerte y la lesión más frecuente en estos accidentes; en el 50% de los casos, la cabeza sufre algún tipo de traumatismo.
Si va protegida con un casco adecuado, se puede reducir estas lesiones un 69% y la mortalidad un 42%.

Así pues, el correcto uso del casco es vital. Y muy importante su elección porque no todos protegen igual. Y obviamente, hay que adquirir solo cascos homologados, que garantizan unas condiciones mínimas de seguridad para proteger nuestro cerebro y evitar fracturas del cráneo o lesiones en la cara y los ojos.




**Así es la etiqueta de homologación**

E3 ← a

051406/J-1952 (b c d e)

- a- País donde se realiza la homologación (9 es de España).
- b- Revisión vigente de la norma (05).
- c- Número de homologación asignado al casco.
- d- Letras P, N/P o J según el tipo de casco y el nivel de seguridad. P: Protectivos (integrales y algunos modulares); N/P: no protectivos (la mentonera no protege); J: jet o abierto.
- e- Número de serie de producción que permite controlar y seguir un producto.

*Información: Lume*

*Revista D.G.T. Tráfico y Seguridad Vial.*



**EL CASCO MÁS SEGURO...**

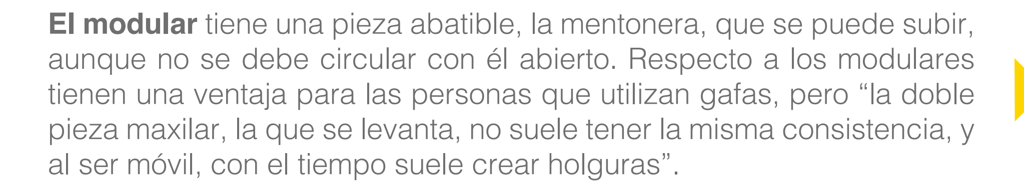
**Homologado.**
**Integral.**
**PUESTO EN LA CABEZA!**
**Bien ajustado (tu talla).**
**Bien abrochado.**
**Cambiarlo cada 5 años.**
**Cambiarlo después de un golpe fuerte.**

Los tres tipos de casco más habituales son el integral, el modular y el abierto o jet. Los que se venden en la Unión Europea deben llevar una etiqueta con la letra E, un número correspondiente al país donde recibe la homologación (en España es el 9) y la norma europea vigente ECE R22-05.

*Te presentamos un resumen de las características de los diferentes tipos de casco para los ciclomotoristas. La decisión y valoración del nivel de seguridad está en tus manos a la hora de comprarlo. El casco ha de ser también personal, es decir, adaptado a tus medidas:*

**El casco integral,** de una sola pieza, protege toda la cabeza y la cara, y es el más recomendado por sus prestaciones en seguridad. Es el más seguro, pesa menos y aísla mejor del ruido y del aire que un modular.





**El modular** tiene una pieza abatible, la mentonera, que se puede subir, aunque no se debe circular con él abierto. Respecto a los modulares tienen una ventaja para las personas que utilizan gafas, pero “la doble pieza maxilar, la que se levanta, no suele tener la misma consistencia, y al ser móvil, con el tiempo suele crear holguras”.



**El casco tipo jet** deja la cara al aire, y la mandíbula y barbilla quedan desprotegidas.





Entre todos ellos, el que más seguridad presenta para nosotros, es el integral porque es el que mejor se fija y cumple con los requisitos de seguridad. Los abiertos son sólo para casos muy puntuales".



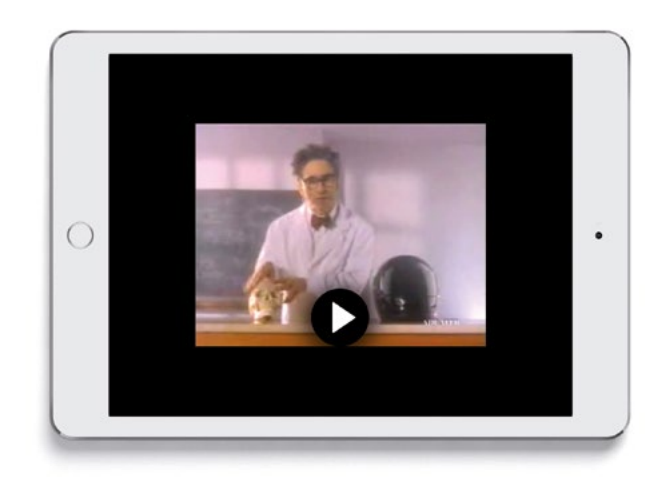



**SI TIENES CABEZA PÓNTELO!**
**Te puede reducir un 69% las lesiones del cerebro y un 42% la posibilidad de morir.**



Un cráneo humano no puede soportar un golpe a más de 17km/h. A esa velocidad, los daños son ya muy graves. Con sumarle 13km/h más y circular a 30 km/h, tenemos que saber que cualquier choque contra un objeto sólido y de cierta dureza, como un bordillo, un árbol, una farola, la misma carretera u otro vehículo, supone la muerte en un 98% de los casos.

Este vídeo que te presentamos a continuación, en clave de humor, habla con total realismo de las ventajas que ofrece el casco para el ciclomotorista. No tiene buena calidad de imagen pero sobran las palabras porque deja muy claro cuáles son los resultados de un mal golpe en la cabeza: **https://www.youtube.com/watch?v=Ch-qQy_XtHA&feature=youtu.be**



## EJERCICIO DE COMPRENSIÓN DE LA ACTIVIDAD 3:

• Si impactase un vehículo contra un ciclomotorista a más de 30kms x hora ¿Cuál sería el resultado para el ciclomotorista?

.....................................................................................................................

• ¿Y si el golpe fuera a más de 17 kms x hora? Lesiones muy graves en el cerebro y otras partes del cuerpo.

.....................................................................................................................

• Completa: el casco reduce en un….% las posibilidades de morir y en un …% de sufrir lesiones fuertes en el cerebro.

.....................................................................................................................

• ¿Cuál es el casco más seguro?

.....................................................................................................................

• ¿Cuál es la característica esencial y más importante de un casco?

.....................................................................................................................



# Actividad 4: trabajo colaborativo, investigación sobre el uso del casco

Para realizar este trabajo, podemos organizarnos en grupos de 4 a seis para buscar información y hacer alguna pequeña investigación.

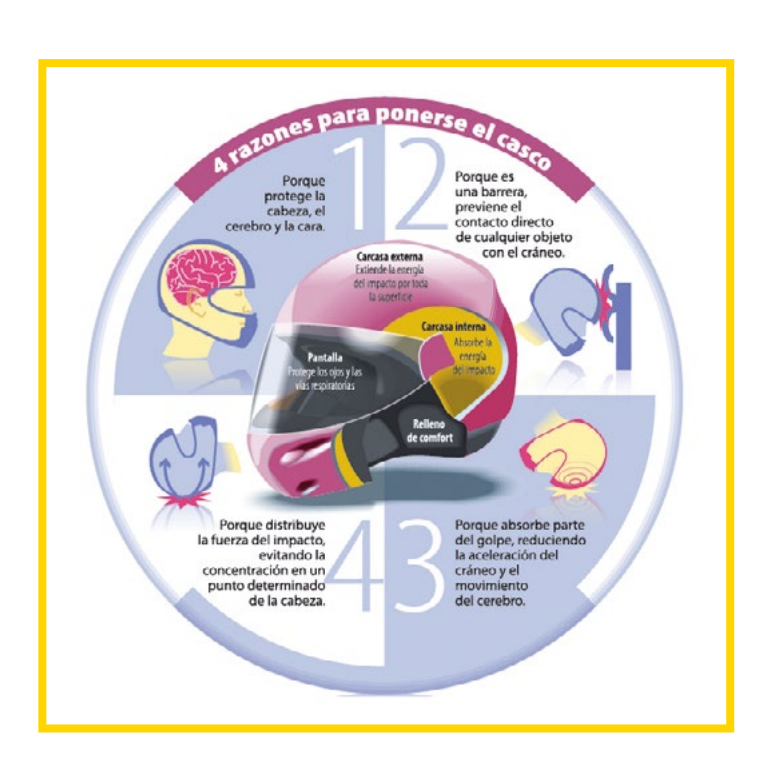
Sin duda, que si te pones a pensar o con ayuda de vuestro profesor, saldrán muchos temas. No obstante, te proponemos algunas posibilidades:

• Buscar en Internet información sobre: clases y ventajas de los cascos, fotografías con conductas adecuadas o inadecuadas del uso del casco, selección de vídeos de ciclomotoristas.
• Hacer un mural con diferentes tipos de casco y poner las características más importantes de cada uno de ellos. Alta, media, baja. Organizarlos por categorías, según su nivel de seguridad
• Realización personal o grupal: con una cámara de fotos o de vídeo, salir a la calle para grabar conductas diferentes de los conductores de ciclomotores.
• Si tienes permiso para conducir ciclomotor, puedes incorporarle la cámara de vídeo en la parte delantera y grabar escenas de situaciones en tráfico real. Procurando que el vídeo no sea superior a un minuto y medio.

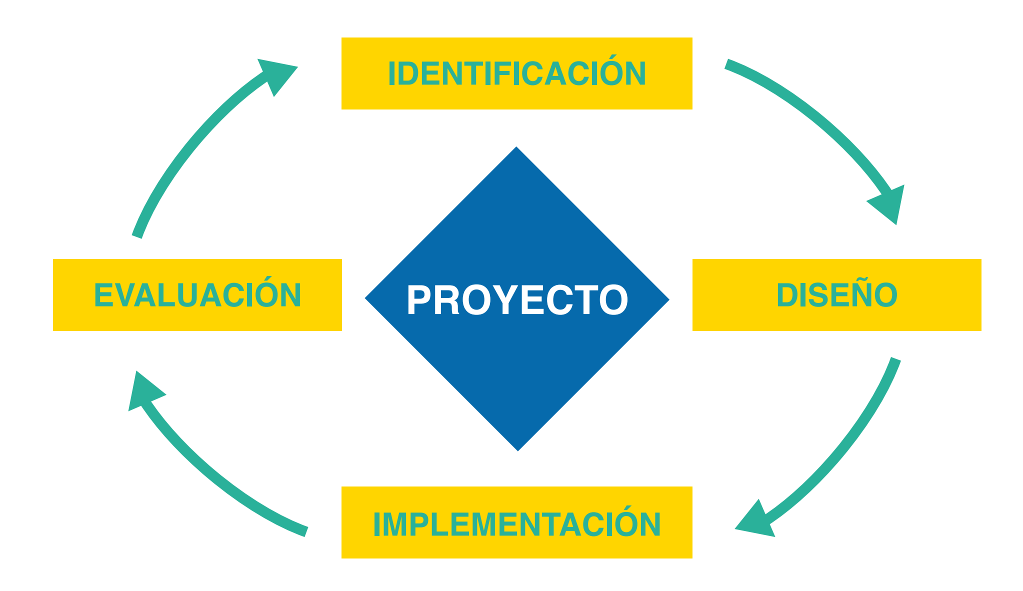
*Como sabes el casco es la parte más importante y tu seguridad depende de él. No utilizar un buen casco no está justificado por ningún motivo, a no ser, que valores tan poco la integridad de tu cabeza o tu propia vida. ¡toma buena nota!*

• Podéis realizar una investigación sobre las aportaciones de las Nuevas Tecnologías para la creación de un casco seguro e inteligente con navegador.
• Para sacar más partido al trabajo que realicéis, cabe la posibilidad repartiros tareas por grupos pequeños y después compartir los trabajos con todos.





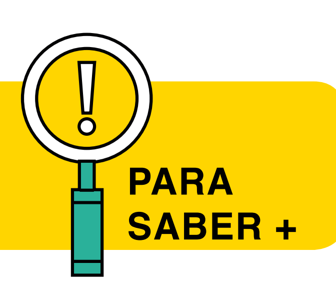

## PROCESO ORIENTATIVO DE LAS FASES O MOMENTOS DE REALIZACIÓN DEL TRABAJO:



## FASES DE LA INVESTIGACIÓN ACCIÓN




*En este sentido, facilitamos algunos enlaces, pero seguro que vosotros sabréis buscar muchos más investigando los temas que deseéis y así poder hacer mejor el trabajo.*

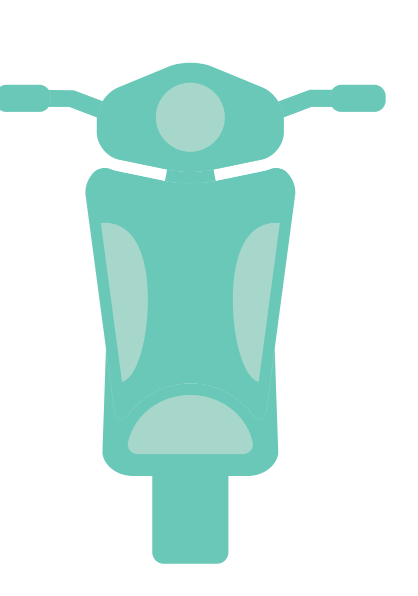


**PARA SABER +**

Enlaces para tu consulta y ampliación informativa:
**http://www.circulaseguro.com/escoge-bien-tu-casco/**

**http://motos.about.com/od/equipamiento-motorista/tp/Tipo-De-Cascos-De-Moto.htm**

Sobre la historia del casco, características, modelos y precios… lo puedes encontrar en: **http://www.elmotorista.es/index.php/casco-moto**



# Actividad 5: dinámica de grupo, actividades sobre el casco

Teniendo como referencia los carteles presentados en la Unidad o en otros que se decida, podemos realizar un trabajo en grupo en los siguientes términos:

**a.** A lo largo de la historia, vemos cómo el ser humano, algunas plantas y ciertos animales, han utilizado sistemas diferentes y mecanismos de protección: los mineros, las tortugas… Los alumnos pueden dedicarse a buscar información al respecto.

**b.** Hacemos una puesta en común sobre las ventajas y desventajas que ofrecen los diferentes sistemas de protección. Ejemplo: lo que supone para una tortuga, para una castaña, para un guerrero y lo comparamos con el casco de un ciclomotorista.

**c.** Podemos formular ahora una pregunta clave: *¿Qué es más caro: pagar 50 euros por un casco o no tener bien protegida la cabeza? ¿Valoramos más el dinero o la salud y la vida?*



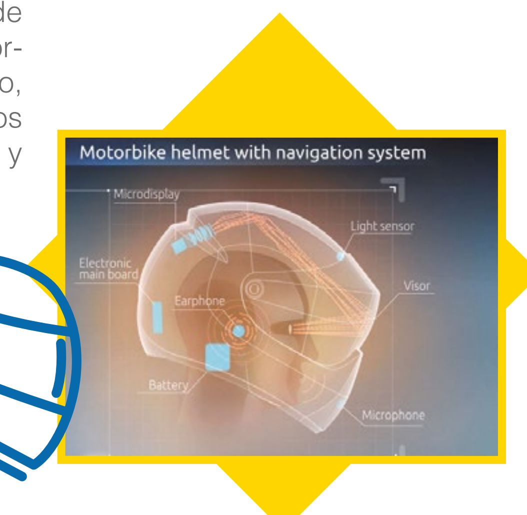
# Actividad 6: debate en grupo, a favor o en contra del uso del casco

*Iniciaremos la actividad formado dos grupos. Uno defenderá, argumentará y tratará de convencer a los otros de las ventajas de usar siempre el casco. Los otros apostarán por la no utilización del mismo.*

No podemos olvidar que la recogida de información será fundamental a la hora de dar argumentos y mantener posturas. Esto implica que antes de hablar tenemos que tener la información. Ni que decir tiene que las ideas se defienden con argumentos y respeto … porque a estas alturas, ya debes haber aprendido cosas y argumentos suficientes para ser defensor o contrario del uso del casco.

# Actividad 7: hacia un casco más seguro e inteligente con Realidad Aumentada

Como ves, las Tecnologías de la Información y Comunicación, están aportando cosas muy interesantes en diferentes campos profesionales y en cualquier campo de nuestra sociedad.
También están llegando al mundo de los vehículos y a los sistemas de seguridad. Pues bien, el casco también se está beneficiando del aporte de estas tecnologías. Seguro, que simplemente mirando el gráfico, ya te has dado cuenta. Fíjate la cantidad de componentes tecnológicos que puede contener un casco con el fin de mejorar la información y seguridad de la persona que lo lleva puesto.




*Puedes buscar información sobre cada una de esas aportaciones tecnológicas para el casco inteligente. Explica un poco en qué consiste cada una de las aplicaciones de este casco y después, puedes compartir en grupo los resultados y debatir sobre las ventajas e inconvenientes de este nuevo casco que no tardará mucho en salir al mercado y a precios competitivos, apostando seriamente por la defensa del cráneo de los motoristas.*




Puedes tomar contacto con este tipo de casco en los siguientes enlaces:
• Skully AR-1, el casco para motociclistas de la era digital. Poco a poco la tecnología va llegando a los objetos cotidianos. Ahora llega el turno del casco maxi-tecnológico, el Skully AR-1, que incorpora un completo conjunto de avances técnicos que le convierten en el casco de moto más sofisticado del momento. (dura 2:26 minutos).
**https://www.youtube.com/watch?v=nSGWDouYy0A**

• La última creación de DCA Design ha concebido un casco con dos cámaras y un visor en el que se proyectan imágenes como si de un 'head-up display' se tratara. Editado por Autopistas.es, Dura 1:55 minutos.
**https://www.youtube.com/watch?v=6zQI_K5OEAs**

# Actividad 8:
# los mitos sobre el casco, ¿verdad o mentira?




Hay muchas personas que creen en los mitos o falsas creencias atribuidas al casco, todas ellas infundadas, pero asumidas como válidas por muchos usuarios. Estas creencias falsas pueden jugar malas pasadas y ocasionar accidentes o lesiones graves. Vamos a presentar las más usuales y hacer de cada una de ella un pequeño comentario a ver qué opinas tú.

### MITO 1: EL CASCO REDUCE LA VISIÓN.

**FALSO:** un casco puede que reduzca la visión hacia abajo y no puedas ver el tablero de instrumentos, sobre todo un integral, pero esto no es tan vital, porque tu visión debe centrarse en la carretera y en lo que pasa en ella y el entorno. Cualquier casco ofrece un campo de visión de casi 210º, con lo que no interfiere en la conducción.

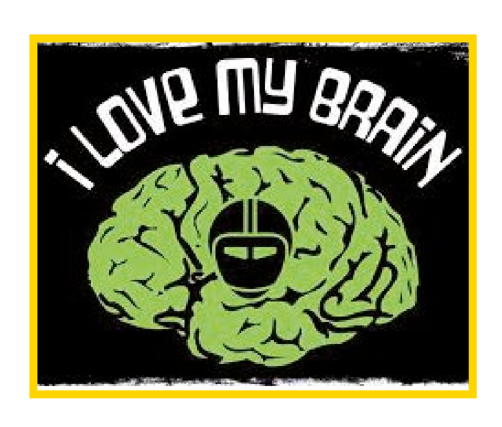



### MITO 2: EL CASCO NO ME DEJA OÍR EL TRÁFICO.

**FALSO:** un casco reduce el sonido ambiental, pero no lo elimina por completo, con lo que cualquier sonido sigue estando presente. Además, los cascos te protegen del ruido del viento. Otra cosa muy distinta es que vayas escuchando música y a todo volumen o usando el móvil, que ya sabes que ambas acciones están prohibidas y sancionadas.

### MITO 3: EL CASCO ME RECALIENTA LA CABEZA.

**FALSO:** si llevas una protección de espuma de poliestireno aislante de alta densidad, que precisamente, aísla y evita cualquier transmisión de calor entre la carcasa externa y el interior. Lo que pasa es que muchos asocian la situación vivida en un atasco en la que pasas calor, respiras humos y el sol te pega durante un buen rato.



## MITO 4: NO NECESITO PONERME EL CASCO PARA MOVERME POR LA CIUDAD O EN TRAYECTOS CORTOS.




**FALSO:** existe mucho más riesgo circulando por la ciudad que en carretera abierta. Hay muchísimos más objetos contra los que puedes chocar. Además existen muchos conductores que te rodean, por lo que la incertidumbre de que ellos también respeten las normas y puedan acabar chocando contra ti, son mucho más altas. Así que ya sabes, siempre tienes que llevar el casco puesto.

## MITO 5: LOS CONDUCTORES CON CASCO TIENEN MÁS ACCIDENTES.




**FALSO:** precisamente las estadísticas dicen que los conductores que llevan casco tienen menos accidentes y que los cascos de colores brillantes o muy visibles como el blanco o el rojo sufren menos accidentes porque se hacen más visibles.

## MITO 6: EL CASCO AFEA.

**CIERTO:** pero no del todo. Puede afear la imagen narcisista de algunos, pero por encima de eso debería estar la belleza de una buena salud. Porque un buen golpe sin el casco te puede dejar marcado para siempre. Luego, se trata de un tema de elección de prioridades.









**EJERCICIO DE REFLEXIÓN Y VALORACIÓN:**

Una vez que hayas leído lo relacionado con los mitos, reflexiona bien las preguntas y contesta a cada una de ellas, tratando de justificar y argumentar tus consideraciones.

- Opina y justifica lo expuesto en el mito 6. **¿Cuál es tu prioridad? ¿Puedes justificarla con lagunas razones?**
.......................................................................................................
.......................................................................................................
.......................................................................................................

- Razona y justifica tu posición sobre el mito 5. ¿Crees que los demás pueden estar de acuerdo o en desacuerdo con lo expuesto?
.......................................................................................................
.......................................................................................................
.......................................................................................................

- ¿Eres capaz de escribir las características o cualidades de un buen casco? ...........................................................................................
.......................................................................................................

- Escribe algunos compromisos personales a la hora de usar el casco como elemento esencial para tu seguridad: ……………………..................
.......................................................................................................




# Actividad 9: recursos didácticos sobre el casco

A continuación, dispones de algunos recursos más que puedan servir para repasar, profundizar y argumentar sobre el tema del casco y por qué crees que te animan a ponerte siempre el casco.

## a. Carteles sobre el casco para usar, comentar, aprender, opinar ….

Aquí tienes unos cuantos carteles que han sido utilizados por la DGT para tratar de sensibilizar y concienciar a los conductores de ciclomotores y motocicletas sobre las ventajas que aporta la utilización adecuada de un casco para la seguridad vial de los conductores. Estos carteles pueden servirnos para analizarlos de forma individual o grupal.

## Aparecen cronológicamente, como fueron presentados en las campañas.

- Podemos analizar los textos, las imágenes y el lenguaje que presentan.
- Comentar y argumentar por qué algunos ciclomotoristas tiene reticencias a la hora de ponérselo.
- Manifestar nuestra postura personal frente al uso del casco.

Esta actividad te puede dar pié para hacer un trabajo creativo, elaborando nuestros propios carteles sobre el casco. Después se pueden exponer ante el grupo o en los murales de la clase o en los pasillos del centro educativo.













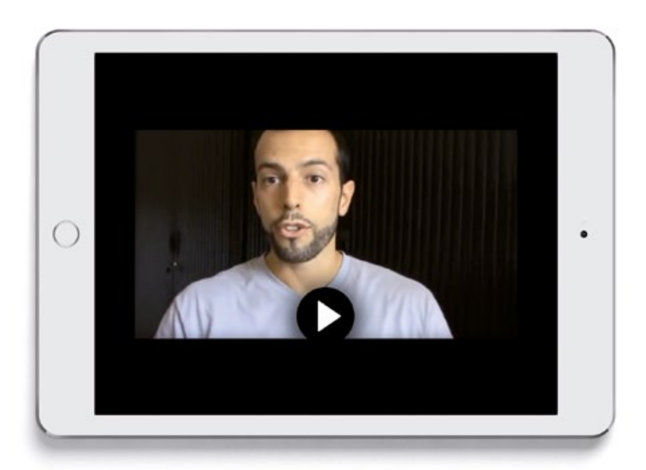


## b. Vídeos:

Es posible, que seas un experto para crear vídeos o tener fácil acceso a la localización de los relacionados con el uso apropiado e inapropiado del casco. Esta puede ser una pequeña aventura de recogida de información y selección de aquellos que te interesen. Recuerda que en esta Unidad también hemos hablado de la posibilidad de crear tus vídeos personales. **¿Te animas?**

Para aquellos que no quieran realizar nuevas búsquedas, ponemos algunos enlaces a su disposición.

Características y partes de un casco integrado: dura unos 12 minutos, pero es muy interesante para poder elegir un buen casco integral.
**https://www.youtube.com/watch?v=Oepn6dmIXfA&feature=youtu.be**



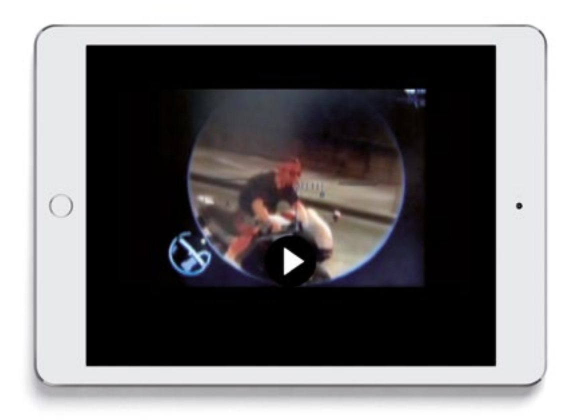
Generalidades legales sobre el ciclomotor y el casco que la Policía Local de Chipiona utiliza como repaso general:
**https://www.youtube.com/watch?v=zjbxNqF5oGc&feature=youtu.be**



Campaña DGT: el casco es la vida: **https://www.youtube.com/watch?v=y40Zp6gsuZI&feature=youtu.be**

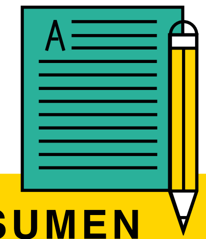


Campaña DGT: no podemos ponernos el casco por ti. **https://www.youtube.com/watch?v=jEQvxYW3ejk&feature=youtu.be**



Vídeo realizado por alumnas de 1 de bachillerato para concienciar a sus compañeros sobre la necesidad y conveniencia de utilizar siempre el casco, incluso en los trayectos cortos. Presenta una dura realidad con dureza. Dura 2:16 minutos.
**https://www.youtube.com/watch?v=bfMBSspVJVA**





## EN RESUMEN

*Si el trabajo lo queréis hacer en grupo, podéis hacer dos cosas: un grupo busca vídeos sobre el casco en la red y los selecciona, y otro grupo se dedica a hacer sus propios vídeos y a editarlos.*
*Posteriormente, pueden ser presentados a los demás compañeros.*

# La evaluación de la Unidad Didáctica

Nombre:……………………………........ Apellidos: ……………………......……………. Fecha: ...............................

1. ¿Cuál es la mayor consecuencia negativa que puede acarrear un accidente para un ciclomotorista?
.................................................................................................................................................................

2. ¿Qué parte del cuerpo es la que soporta mayores consecuencias cuando un ciclomotorista sufre un accidente grave? ¿Por qué?
.................................................................................................................................................................

3. Completa: la mejor manera de proteger la cabeza de un ciclomotorista es usar ………….. que siempre debe ir bien …………. Usar el casco reduce en un …. la posibilidad de morir y en dos tercios …………………………………………………….

4. De la siguiente lista de palabras, elige las que tengan que ver con la seguridad de un buen ciclomotorista: *Conocer - percibir - responsabilidad - velocidad - casco - arriesgado - respetuoso - amistad - prudencia.*
.................................................................................................................................................................

5. ¿Qué consecuencias graves puede generar un accidente de ciclomotor?
.................................................................................................................................................................

6. ¿Por qué crees que es importantísimo usar un buen casco y llevarlo siempre que subas al ciclomotor puesto en la cabeza y bien sujeto? ..........................................................................................................

7. ¿Por qué cuando se conduce un ciclomotor en ciudad o en trayectos cortos hay que ponerse el casco? Da al menos, tres razones. ...........................................................................................................................
.................................................................................................................................................................

8. ¿Crees que afea tu cara por llevar puesto el casco cuando conduces el ciclomotor? Razona tu respuesta y da algún argumento. ...................................................................................................................
.................................................................................................................................................................

9. Escribe las letras que corresponden a las opciones más apropiadas a la hora de elegir un buen casco:
a. Que sea caro.
b. Que sirva para evitar que me pongan una multa.
c. Que tenga colores claros y vivos.
d. Que me quede bien holgado.
e. Que no lleve visera.
f. Que me quede bien ajustado.
g. Que tenga buen sistema de sujeción y cierre seguro.
h. Que pese poco.
.................................................................................................................................................................

10. Pon delante de cada frase, una F (Falso) y una V (verdadero):

............ El casco no es obligatorio en ciudad.
............ En un ciclomotor siempre pueden ir dos personas.
............ Debo cambiar de casco si se ha golpeado fuerte en una caída.
............ La multa por no llevar puesto el casco puede llegar a 200 euros.
............ El casco siempre ha de estar homologado.
............ Si conduzco un ciclomotor puedo saltarme un stop o ceda el paso, pero lo haré con mucho cuidado de que no venga nadie.
............ Cuidar bien la mecánica y los elementos del ciclomotor es señal de seguridad.
............ No es obligatorio pasar la ITV para los ciclomotores, pero sí es aconsejable.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1 EJERCICIO PARA LA REFLEXIÓN Y PARA COMPLETAR

1. Responsabilidad.
2. los riesgos o peligros.
3. el casco.
4. homologado.
5. sujeto.
6. codo.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 3 EJERCICIO DE COMPRENSIÓN

1. Fallecimiento.
2. Lesiones muy graves de cerebro y cara.
3. 42% y 69%
4. Integral, porque protege cráneo y cara, es el más seguro, pesa menos, aísla de ruido y aire.
5. Que sea homologado y no sirva sólo para quitar las posibles multas.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

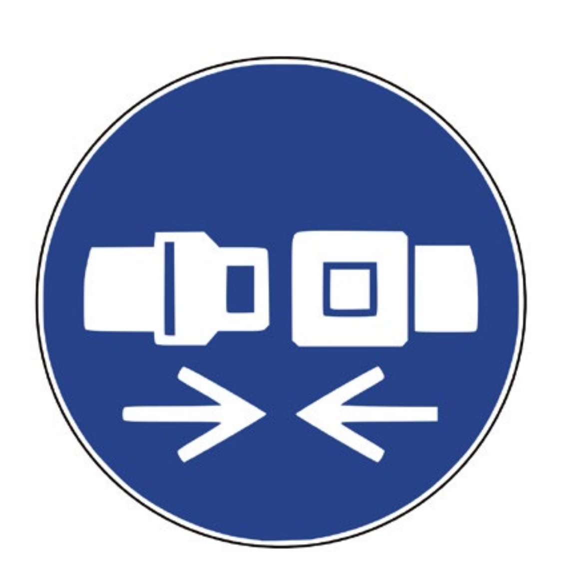
1. Causa de lesiones graves o leves y en lagunas ocasiones la muerte.
2. El cráneo y dentro de él el cerebro que es el más delicado.
3. El casco un tercio y las lesiones cerebrales dos tercios.
4. Percibir-responsabilidad-casco-respetuoso-prudencia.
5. Lesiones cerebrales, fractura en clavícula, rodilla, tobillos, fémur, quemaduras en la cara, brazos, cara…al rozarse contra el suelo.
6. El casco nos protege el cerebro, la cara, los ojos, las mandíbulas. También de lesiones graves e incluso, en algunas ocasiones de la propia muerte.
7. Hay más posibilidades de caerse o de que te caigan.
   También existen más obstáculos de posibles lesiones: bordillo, postes de semáforos, farolas, e incluso atropellos de otros conductores que se saltan los semáforos o hacen malas maniobras.
8. Por encima de la fealdad de la cara y de las molestias debe estar siempre nuestra salud y la propia vida. Un golpe serio sin casco puede ser muy peligroso afearnos para siempre.
9. c-d-f-g-h.
10. F-F-V-V-V-F-V-F.

# UNIDADES DIDÁCTICAS PARA LOS ALUMNOS




# EL CINTURÓN DE SEGURIDAD SALVA VIDAS. ¡Abróchate a la vida!

# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

El cinturón es el elemento más importante para conseguir la seguridad pasiva, porque es el freno a la inercia de tu cuerpo en caso de impacto o vuelco del vehículo. A pesar de lo que puede parecer, el cinturón no sirve para que los pasajeros no se muevan en caso de choque, sino para que amortigüe su deceleración. Se podría decir que, en cierto modo, el cinturón actúa como un paracaídas que frena la inercia y  evita o amortigua el golpe.
Además, el cinturón no es un elemento aislado, sino que forma parte de un conjunto de seguridad con los otros sistemas principales de retención: los airbags, la posición adecuada del asiento y la altura apropiada del reposacabezas; ya que estos últimos elementos de seguridad pueden no servir si no se lleva abrochado correctamente el cinturón.

Pese a que en nuestro país es obligatorio para todos los pasajeros (salvo algunas excepciones que a nosotros no nos afectan), y pese a todos los beneficios que aporta para la seguridad vial de los conductores y viajeros, todavía hay personas que no se lo ponen voluntariamente; bien porque les molesta, porque se olvidan o sencillamente, porque no perciben o valoran las ventajas que tiene para su seguridad.

Desconocemos si tú te encuentras entre las personas que, por alguna de las razones citadas, no lo lleva siempre abrochado. También, hay veces que se olvida o no nos lo ponemos en los trayectos cortos o en ciudad, ya que pensamos que en esos recorridos nada nos va a ocurrir.
¡No te confundas! El peligro de un accidente está desde el momento en que nos subimos al coche.

*No te arriesgues, porque al subir al coche la solución más fácil y segura es hacer un CLIC*.

**¿CUÁNTAS VIDAS SE PODRÍAN HABER SALVADO POR EL SIMPLE HECHO DE LLEVAR ABROCHADO EL CINTURÓN DE SEGURIDAD?**




En esta Unidad no tratamos de convencerte, simplemente queremos que conozcas los datos, los riesgos, las ventajas… que amplíes tu información y que saques tus propias conclusiones para poder tomar las decisiones personales. Si verdaderamente piensas en tu seguridad, colocarse siempre el cinturón de seguridad es una buena apuesta por tu salud y tu vida.

# Actividad 1:
# los datos estadísticos sobre accidentalidad relacionados con el cinturón de seguridad

Dicen los expertos y las investigaciones realizadas lo demuestran, que el cinturón de seguridad siempre aporta más ventajas que inconvenientes y que llevarlo bien abrochado será un aliado perfecto para tu seguridad. A continuación, verás algunos datos estadísticos que reflejan las consecuencias por no usar el cinturón de seguridad y que también afecta a los menores y a los chicos y chicas de tu edad.

**EL CINTURÓN ES EL ÚNICO FRENO DEL CUERPO EN CASO DE IMPACTO, TANTO PARA EL CONDUCTOR COMO PARA EL RESTO DE PASAJEROS, EN LOS ASIENTOS DELANTEROS COMO TRASEROS.**
**¡ … Y RECUERDA QUE ES DE USO OBLIGATORIO!**

**ACCIDENTES 2016 NIÑOS MENORES DE 12 AÑOS:**

**16 FALLECIERON**

**3 NO LLEVABAN CINTURÓN**

Te presentamos algunos datos que nos reflejan las consecuencias de no llevar el cinturón de seguridad.

Las estadísticas nos dan información esencial para poder justificar las intervenciones y así proponer vías y estrategias para mejorar la situación. Lo malo de las estadísticas es si sólo se quedan en datos y cifras.

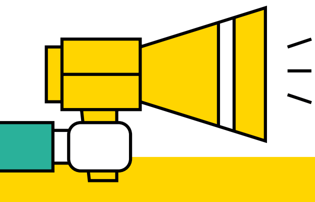
Conocer estos datos, nos pone de manifiesto que hay muchas personas (incluso de tu edad ) que no cumplen las normas y, además, que pierden la salud o la vida por una simple acción, tan sencilla como ventajosa, que es ponerse el cinturón siempre que subas a un vehículo.

*El 22% de los fallecidos en vías interurbanas, usuarios de turismo no utilizaban el cinturón de seguridad y este porcentaje aumentaba al 32% en las vías urbanas.*

Si los 16 niños fallecidos en accidente de tráfico cuando no llevaban sistema de retención, alguien se lo hubiera puesto, seguramente el número de niños fallecidos habría sido de unos 45 en vez de 52.

**EL CINTURÓN DE SEGURIDAD ES UNO DE LOS INVENTOS QUE MÁS VIDAS HA SALVADO.**

**EN ESPAÑA SON OBLIGATORIOS EN CARRETERA DESDE 1974 Y EN ZONA URBANA DESDE 1992.**
(Según la Organización Mundial de la Salud)



**¡RECUERDA!**

*Si todos asumiéramos el nivel de efectividad del 50% del casco y del cinturón de seguridad, si todos los usuarios implicados en accidentes hubiesen hecho uso de dichos dispositivos, habría habido **161 fallecidos menos** en 2016. El 22% de ellos no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Una acto tan sencillo como es el de "hacer un clic" para evitar tantas muertes.*

# Actividad 2: una información general sobre el cinturón y los sistemas de retención

Iniciaremos esta actividad resaltando dos aspectos fundamentales sobre el uso del cinturón, como son: el concepto del mismo y las bondades o ventajas que ofrece a todos los que lo usan siempre y de forma adecuada:

## DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS:

Un cinturón de seguridad es un arnés diseñado para sujetar a un ocupante de un vehículo si ocurre una colisión.
Comenzaron a utilizarse en aeronaves en los años 1930, su uso es actualmente obligatorio en muchos países. El objetivo de los cinturones de seguridad es minimizar las heridas en una colisión o vuelco del coche, impidiendo que el pasajero se golpee con los elementos duros del interior, contra otros pasajeros o que salga despedido. Actualmente los cinturones de seguridad poseen tensores que aseguran el cuerpo en el momento del impacto mediante un resorte o un disparo (tensor pirotécnico). Las medidas del cinturón se pueden ver reforzadas por los airbag, pero nunca pienses que el airbag sustituye al cinturón.



El uso del cinturón de seguridad es más habitual en los asientos delanteros que en los traseros. Diez de cada 100 personas que viajan en estas posiciones no llevan puesto este dispositivo.
En los asientos traseros, el no uso del cinturón se duplica, pues 20 de cada 100 personas que van sentadas en los asientos traseros no lo usa.

Aunque algunas personas lo encuentran incómodo, otros no pueden estar sin él porque están convencidos de sus ventajas. Además es el sistema de seguridad pasiva más efectivo jamás inventado. Debe colocarse al subirse en el coche, inclusive antes de que arranque y lo más ajustado posible al cuerpo, plano y sin nudos o dobleces. Está comprobado que el cinturón de seguridad reduce considerablemente el número de lesiones y la gravedad de las mismas en los ocupantes de los vehículos implicados en accidentes de tráfico.

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio en todas las plazas del vehículo y tanto en ciudad como en carretera. La cuantía de la multa por no llevar el cinturón de seguridad, tanto para el conductor, como para los ocupantes del vehículo, puede ser de 200 euros y los pagará el que no lo lleve puesto.

## LAS VENTAJAS DE USAR EL CINTURÓN:

El cinturón es útil en cualquier tipo de trayecto, corto o largo, urbano o por carretera y tanto en las plazas delanteras como en las traseras. Y es que un pasajero de unos 50 kilos de peso que viaja en un asiento trasero puede producir una fuerza de 3.000 kilos contra la plaza delantera en un choque a tan sólo 50 Km./h. (Como si te aplastase un elefante).

No utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros supone un gran riesgo, ya que en un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos delanteros puede ser hasta 8 veces mayor.

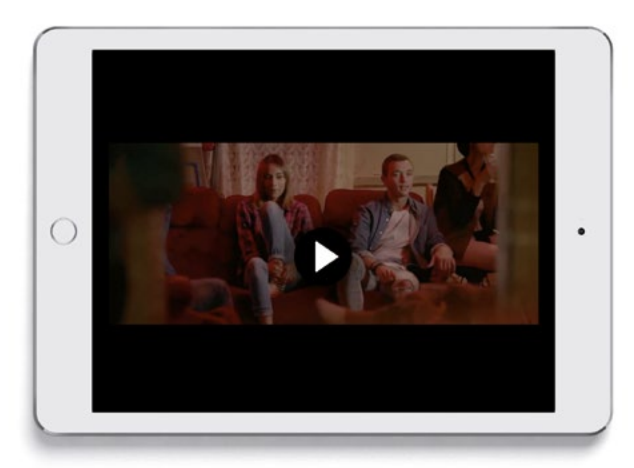


Ahora podemos disponer de algún vídeo más sobre los sistemas de retención y la importancia de los mismos para la seguridad.

**VÍDEO 1**: sobre los sistemas de retención (dura 0.30 segundos). La DGT con esta campaña, trata de concienciar a todos, especialmente a los padres, de la necesidad y ventajas que tiene llevar a los pequeños bien sujetos y en su sistema de retención (sillita) para salvarles de lesiones y proteger su vida. Ayuda a que todos los pequeños de la familia lo lleven siempre bien puestos.
**https://www.youtube.com/watch?v=2QTh4z7Gyf0&feature=youtu.be**




**VÍDEO 2:** el primer beso. Campaña uso del cinturón. (Dura 1:28). Aparecen escenas muy duras, pero sin cinturón no hay excusas. El pasajero que no se puso el cinturón, provocó todos los daños a los que iban a su lado.**https://www.youtube.com/watch?v=KDql64HfFDQ&feature=youtu.be**



# Actividad 3:
# el uso correcto, los beneficios y la obligatoriedad del cinturón

Iniciamos esta actividad con un vídeo que nos muestra con claridad cómo debemos colocarnos el cinturón. Para facilitar el visionado, te dejamos el acceso en este enlace.
Se trata de un vídeo editado por El País (2016), sobre la importancia de la correcta colocación para evitar lesiones o para que no deje de ser eficaz: (Duración de 2:10 minutos). **https://elpais.com/elpais/2016/08/24/buenavida/1472025934_062037.html**






**EL USO DE LOS S.R.I. REDUCE EN UN 75% LAS MUERTES Y EN UN 90% LAS LESIONES EN CASO DE ACCIDENTE.**

Como estamos viendo y comprobando, con los datos que nos aportan las investigaciones sabemos que usar los sistemas de retención es un seguro de vida y una forma muy acertada para reducir las lesiones de todo tipo. En consecuencia, deberemos llevar siempre bien colocado el cinturón y animar a todos a que hagan lo mismo.

*"La correcta colocación de las bandas dirige y distribuye las fuerzas hacia tejidos más sólidas (huesos de la pelvis, esternón y hombro), reduciendo la posibilidad de que resulten lesionados tejidos u órganos más blandos" (Elena Valdés, DGT).*

## CONSEJOS PARA EL USO CORRECTO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

**1** ABROCHA EL CINTURÓN ANTES DE QUE EL AUTOMÓVIL COMIENCE A ANDAR.

**5** TEN PRESENTE QUE EL AIRBAG Y EL CINTURÓN SON COMPLEMENTARIOS, NO SUSTITUTOS UNO DEL OTRO.

**2** INCLINA EL ASIENTO EN 90º APROX. SI ESTÁ DEMASIADO INCLINADO EL CINTURÓN NO CUMPLIRÁ SU FUNCIÓN.

**6** EVITA PASAR LA BANDA DEL CINTURÓN SOBRE OBJETOS DUROS O FRÁGILES QUE PUEDAN INCRUSTARSE EN EL CUERPO ANTE LA FUERZA DE UN IMPACTO.

**3** COLOCA LA BANDA DEL HOMBRO PEGADA AL CUERPO Y NUNCA LA PASES DEBAJO DEL BRAZO. DEBE QUEDAR PLANA Y SIN NUDOS NI DOBLECES.



**4** UBICA LA BANDA ABDOMINAL JUSTO EN LOS HUESOS QUE SOBRESALEN DE LA CADERA.

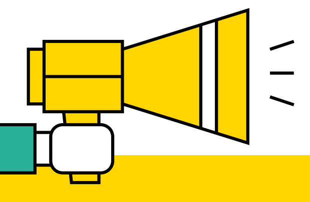
**7** RECUERDA QUE LAS EMBARAZADAS SIEMPRE DEBEN USAR EL CINTURÓN AJUSTADO EN LA REGIÓN PÉLVICA PARA EVITAR PRESIÓN EN EL ABDOMEN.

*Fuente: ACHS*

## A FAVOR SIEMPRE DEL USO DEL CINTURÓN

El uso correcto del cinturón de seguridad y de los Sistemas de Retención Infantil favorece nuestra seguridad. Entre las razones que justifican su uso, la DGT destaca:

- Reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.
- Impide que el ocupante salga expulsado del vehículo en caso de impacto.
- Distribuye las fuerzas del choque sobre las partes más fuertes del cuerpo.
- El airbag no es eficaz si no se complementa con la utilización del cinturón de seguridad, ya que ambos están pensados para funcionar de forma complementaria.
- No utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros supone un gran riesgo, ya que en un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos delanteros puede ser hasta 8 veces mayor.



### ¡RECUERDA!

*El dato objetivo que nos facilita la DGT indica que si llevamos el cinturón de seguridad bien puesto, en caso de siniestro, disminuye a la mitad la probabilidad de fallecimiento. En los vuelcos, por añadidura, su eficacia es aún mayor y reduce el riesgo de muerte en un 77%.*

*El cinturón de seguridad reduce en un 90% el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza, así como un 75% menos en la posibilidad de sufrir heridas, fracturas y lesiones de otro tipo. En caso de alcance, el sistema de retención reduce a la mitad la probabilidad de muerte o de heridas graves.*

# Actividad 4: variedad, características de los cinturones de seguridad y el efecto submarino

Como verás, también hay diferentes tipos de cinturones. Esto quiere decir que no todos los sistemas son igual de buenos o de igual seguridad.

## MODELOS DE CINTURONES

### Cinturón de dos puntos de anclaje:

Es el que se coloca sobre las caderas del pasajero. Se sigue utilizando principalmente en los aviones  y en algunos autobuses. Se ha criticado por causar la separación de la espina lumbar, causando a veces parálisis (conocida como “síndrome del cinturón de seguridad”), por lo que no es recomendable.



**Recomendación: ¡Procura no subir a un autobús que no lleve cinturones o que lleve solamente el cinturón de dos puntos de anclaje. Mejor siempre el que lleve tres puntos de anclaje.**

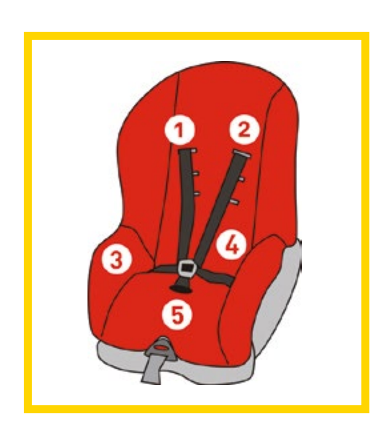


### Cinturón de tres puntos de anclaje:

Incluye un cinturón en la parte baja del vientre y otro cinturón que cruza, yendo de un punto de anclaje en el primero, a otro punto sobre el hombro del pasajero.

### Cinturón de cinco puntos de anclaje:

Es el más seguro, pero más caro, se suelen utilizar en sillas para niños y en coches de competición. Es como el de tres puntos, pero añadiendo dos más para otro cinturón que cruza.



## EL EFECTO SUBMARINO

Seguro que te ha llamado la atención este apartado. Es muy importante que conozcas que otro de los peligros que supone llevar un cinturón que quede holgado, es el llamado efecto submarino.




Imagina que tienes el bañador mojado y te subes al coche para regresar a casa. ¿Qué es lo primero que harías? Probablemente, como solemos hacer todos, colocarías la toalla en el asiento para no mojarlo.

**Pero, ¿sabes qué es lo que puede suceder realmente?**

El efecto submarino consiste en que el cuerpo, si no está bien sujeto por el cinturón, presiona el asiento hacia abajo y tu cuerpo, ante una frenada fuerte o un golpe, llega a deslizarse por debajo de la banda abdominal del cinturón de seguridad y se queda sin protección. Esta situación es muy peligrosa por tres razones:

- Primero, deja que el cuerpo continúe su movimiento hacia adelante y, por ello, aumenta el riesgo de chocar contra el volante o el salpicadero.
- Segundo, permite que el cinturón presione sobre una parte blanda del cuerpo (el abdomen), lo que puede ocasionar lesiones internas graves.
- Tercero, el deslizamiento del cuerpo puede hacer que te estrelles contra la parte baja del habitáculo sufriendo graves lesiones (sobre todo fracturas en las piernas).

Para evitar todo ello, además de los mecanismos que eliminan o limitan la holgura del cinturón (pretensores), se hacen modificaciones en la estructura interior del asiento. La parte delantera de la banqueta forma una pequeña rampa, que hace más difícil que el cuerpo se desplace hacia adelante y hacia abajo.

# Actividad 5: debate sobre las excusas para llevar puesto el cinturón de seguridad

Anteriormente, ya hemos visto la obligatoriedad y las ventajas que reporta el llevar siempre bien abrochado el cinturón y los sistemas de retención.
Ahora, comentaremos también algunas falsas justificaciones empleadas por otras personas para no usar el cinturón de seguridad.
Confiamos en que tú no seas uno de esos que se justifica sin valorar adecuadamente estas posturas, porque si abandonas el cinturón, eres un firme candidato a sufrir graves lesiones e incluso la muerte.
**¡Abróchate a la vida!**

## FALSOS PRETEXTOS PARA NO USAR EL CINTURÓN

- Es molesto: aprieta, roza, me hace sudar…
- Si en un accidente se incendia el coche, no me permitirá salir.
- Si no me ve la policía, no pasa nada.
- En ciudad y en los trayectos cortos no hay que ponérselo.
- Nunca lo llevo y nada me ha pasado.
- El airbag ya me protege mejor que el cinturón.
- Sólo me lo pongo en autovías y autopistas.
- En los asientos traseros no es necesario.
- Me lo pongo por miedo a la multa.

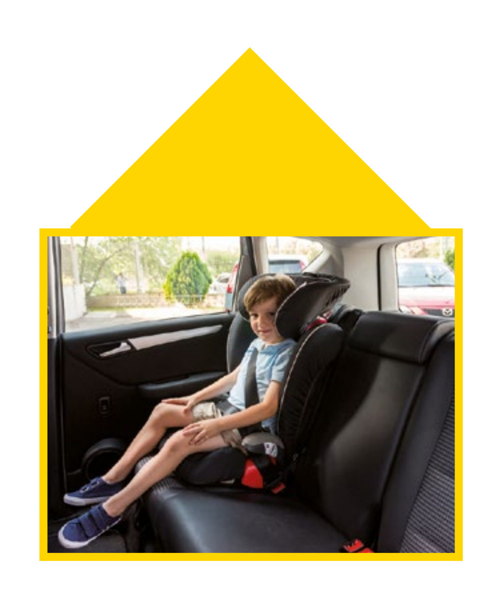
Con el fin de profundizar un poco más en estas falsas creencias y posturas, podemos hacer dos debates o trabajo en grupo sobre alguno de estos temas:

**a.** Qué opinión y argumentos puedes esgrimir sobre alguna de las tres causas escusas que exponen algunos para no ponerse el cinturón?

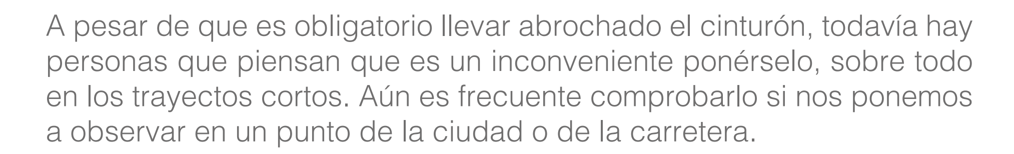
- Me aprieta y me molesta.
- En los recorridos cortos no es necesario y no hay peligro.
- NO es necesario porque el coche ya lleva airbag (Bolsa de aire) y me protege igual.

**b.** Puedes buscar más información para reflexionar, argumentar y exponer en un pequeño debate sobre: las ventajas e inconvenientes de usar el cinturón de seguridad, rechazando las escusas.

# Actividad 6:
# investigación de campo sobre la no utilización del cinturón y los sistemas de retención infantil



Como hemos venido comprobando en esta Unidad Didáctica, no todas las personas están utilizando bien los sistemas de retención (cinturón o sillitas para los más pequeños). Son personas que se arriesgan o ponen en riesgo a los menores por una cosa tan sencilla al no hacer clic para abrochar esos sistemas que protegen y salvan vidas.
Las evidencias científicas de numerosos estudios en los que demuestran el beneficio de los sistemas de retención o de que los niños viajen en los asientos traseros de los vehículos para así reforzar su protección.



A pesar de que es obligatorio llevar abrochado el cinturón, todavía hay personas que piensan que es un inconveniente ponérselo, sobre todo en los trayectos cortos. Aún es frecuente comprobarlo si nos ponemos a observar en un punto de la ciudad o de la carretera.

Para contrastar la utilización que hacen los conductores y acompañantes de los sistemas de retención, podemos hacer esta pequeña investigación de campo. Lo mejor es hacerlo en pequeños grupos, repartir las tareas, elabora una ficha o tabla de datos, tomar los datos mediante una observación en directo sobre el uso de los sistemas de retención, tratar los datos, hacer un pequeño informe y después presentar los resultados a los demás.

A continuación, se facilita una tabla de datos para hacer las anotaciones de los sujetos observados. Elegimos un punto de observación. Uno puede ir anotando las frecuencias y los otros tres pueden ir dando el informe de quien no lo lleva puesto, según van apareciendo los coches que observamos.

| VIAJEROS SIN CINTURÓN | ASIENTOS DELANTEROS | ASIENTOS TRASEROS | TOTALES SIN CINTURÓN |
|---|---|---|---|
| Hombres | | | |
| Mujeres | | | |
| Menores | | | |
| Totales | | | |

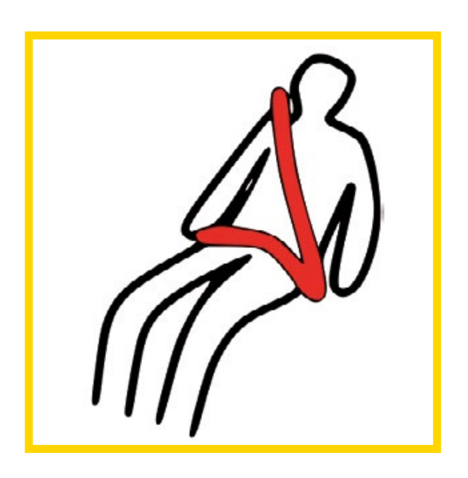
## PROCESO A SEGUIR:

- Que en esta observación, se elija el punto adecuado y seguro y se observen a los 25-50 ó 100 vehículos que lleguen.
- Prepararemos una ficha de recogida de datos (como la que presentamos arriba), el bolígrafo y la cámara de fotos/vídeo, por si alguno quiere ir grabando.
- Elegiremos un punto de la ciudad que tenga afluencia de tráfico: un cruce, un supermercado, una feria ...
- Nos distribuiremos bien los lugares para poder observar sin peligro, sin molestar y con claridad, a las personas que van dentro y NO llevan colocados los cinturones.
- Anotaremos las observaciones obtenidas en la ficha de datos.
- Una vez finalizado el proceso de recogida de datos, nos reuniremos para agrupar todos en una ficha.
- Pasaremos los datos a una tabla de frecuencias. Podemos aplicar diferentes estadísticos: porcentajes, medias, correlaciones con edad o el sexo ...
- Haremos representaciones gráficas.
- Sacaremos conclusiones y prepararemos un pequeño informe.
- Presentaremos el trabajo al resto de la clase.

# Actividad 7: desarrollo de la creatividad y cualidades artísticas sobre el uso del cinturón

En esta actividad puedes desarrollar tu creatividad y cualidades artísticas, expresando ideas que potencien el uso y ventajas de abrocharse el cinturón, a partir de lo que se ha tratado en toda la Unidad o de los datos de información que puedas recopilar por tu cuenta. Te presentamos algunos gráficos que te puedan servir de referencia y donde se puede incluir solamente iconos, texto, o ambos de forma simultánea.





El tema central, se puede desarrollar organizando un concurso de carteles que resalten las ventajas y necesidad de usar siempre el cinturón de seguridad.
Como en todo concurso que se precie, se deben elaborar y publicar unas sencillas bases del mismo. Sería interesante contar con la participación de todos, pues más que los dibujos o las técnicas a utilizar, lo importante serán las ideas expresadas en frases cortas pero con mensajes profundos.

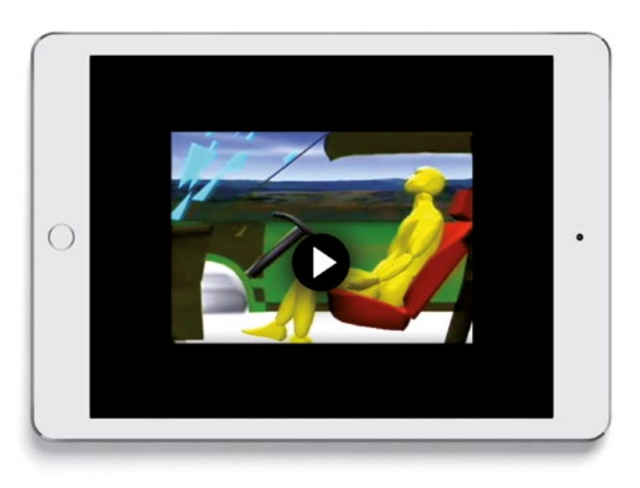


# Actividad 8: otros vídeos de interés sobre el cinturón de seguridad

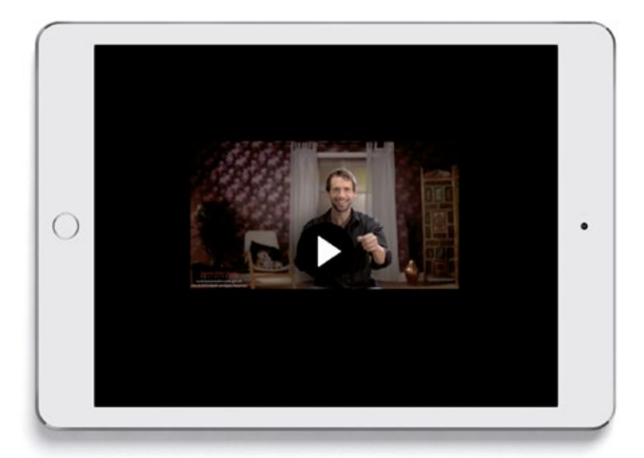
Porque es cierto que vale más una imagen que mil palabras, presentamos unos vídeos que pueden servir para confirmar las ventajas que nos brinda el uso del cinturón.

Podemos visionarlos y aprovechar para hablar sobre ellos y sacar alguna lección aprendida y aunar fuerzas entre todos para conseguir que nadie viaje en un vehículo sin utilizar adecuadamente los cinturones de seguridad.

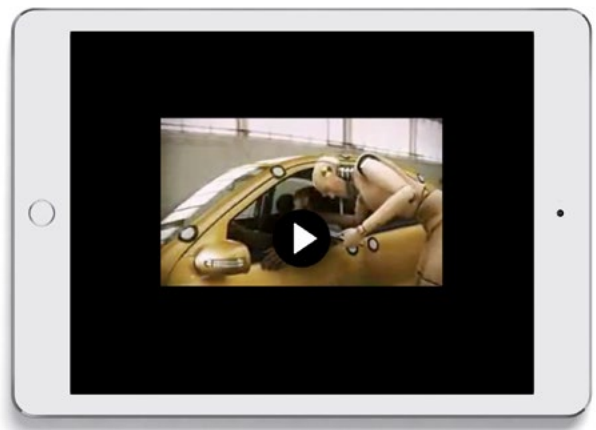
**VÍDEO 1:** sobre lo que ocurre en un accidente y cómo se comporta el cinturón de seguridad. (Dura 1.02 minutos).
Las técnicas actuales de imagen de ordenador, nos permiten comprobar con exactitud milimétrica en tiempo y movimiento, lo que sucede en el interior de un vehículo cuando los pasajeros de los asientos traseros o delanteros salen proyectados hacia delante en una colisión, incluso, a baja velocidad. **https://www.youtube.com/watch?v=dZxbCraFIc0&feature=youtu.be**



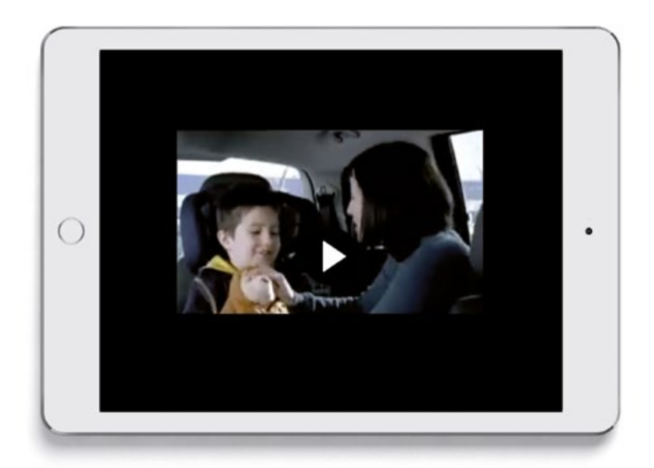
**VÍDEO 2:** se hizo famoso por su belleza e imaginación el anuncio sobre el Cinturón: "Abraza la vida". Embrace Life is our award-winning advert (Dura 1:28 minutos). Creado para aumentar la conciencia de la importancia de usar un cinturón de seguridad.
Se puede ver en: **www.embracethis.co.uk**

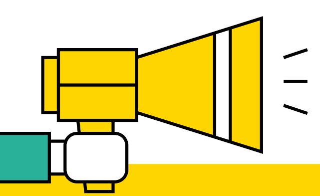


**VÍDEO 3:** los dummies como protagonistas. (durante 3: 59) y nos ofrecen una visión sobre el uso de los cinturones y las razones para usarlo. **https://www.youtube.com/watch?v=GTI1HmjoZTc&feature=youtu.be**



**VÍDEO 4:** la DGT en 0: 31 minutos nos recuerda lo que pasa cuando no usamos el cinturón de seguridad. No lo hagas sólo por ti, hazlo también por ellos, que no te de reparo en pedirles que se lo pongan, pero siempre da tú el buen ejemplo. **https://www.youtube.com/watch?v=-vLB0F7xFjZo&feature=youtu.be**





## ¡RECUERDA!

- *Los sistemas de seguridad son obligatorios para todos.*
- *Los menores siempre deben ir en los asientos traseros y bien abrochado.*
- *Ponerse siempre el cinturón, tanto en ciudad como en carretera.*
- *Los asientos más seguros son los de la parte trasera. El asiento debe ir en ángulo recto y no poner objetos para sentarnos encima y así evitar el efecto submarino.*
- *No permitas que alguno viaje sin el cinturón puesto.*
- *Llevarlo puesto reduce a la mitad el riesgo de morir en un accidente.*
- *Las mascotas deben ir siempre con los sistemas de retención.*

*Posiblemente estés interesado en saber más cosas relacionadas con el cinturón de seguridad. Si este es tu caso, puedes acceder fácilmente a un recurso de la DGT que lleva por título: cinturón de seguridad, Sistemas de retención infantil. Se trata de una Guía Didáctica que presenta, de forma amena y resumida, todos los detalles más importantes sobre el cinturón de seguridad y los sistemas que deben llevar los menores de edad o peso para ir muy seguros cuando se desplazan en un vehículo. El enlace es:* http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/cinturon_seguridad.pdf



# La evaluación de la Unidad Didáctica

Te adjuntamos una prueba sencilla de evaluación final sobre los objetivos, contenido, actitudes, valores y competencias que se han pretendido conseguir con esta Unidad Didáctica.

Nombre:………………………………........ Apellidos: ……………………......…………… Fecha: ................................

1. Según las estadísticas, ¿en qué vías se utilizan menos los cinturones de seguridad? ¿Urbanas o interurbanas? ¿Por qué crees tú que ocurre eso?

.............................................................................................................................................................

.............................................................................................................................................................

2. ¿Quién es el responsable de pagar la multa si no llevamos puesto el cinturón de seguridad?
   a. El conductor   b. El que no lleva puesto el cinturón   c. La mitad cada uno

.............................................................................................................................................................

3. La velocidad es un factor importante de riesgo. Sabemos que a mayor velocidad hay mayor peligro. ¿A partir de qué velocidad, si no llevas puesto el cinturón, puedes tener lesiones muy graves e incluso la posibilidad de fallecer?

.............................................................................................................................................................

4. Si un compañero/a tuyo presumiera de que nunca se pone el cinturón y que nunca le ocurrió nada, ¿Qué argumentos o razones utilizarías para demostrarle que está en un error?

.............................................................................................................................................................

5. Te pedimos que nos comentes cuál es tu postura personal sobre el uso que haces del cinturón: si lo pones o no y por qué. ¿Qué argumentos sueles tener frente a la postura que has tomado?

.............................................................................................................................................................

6. Demuestra tu creatividad. Piensa en un eslogan propio que propicie y anime a tus compañeros a usar siempre el cinturón como medida de salud y defensa de la vida.

.............................................................................................................................................................

7. Completa las frases que corresponden a cada una de las siglas:
   DGT: .......................................................................................................................
   OMS: ......................................................................................................................
   SRI: .......................................................................................................................

8. Completa el texto:
Abrochase el .................................. es una buena medida de ........................................, que previene e incluso ................................ Hay que ................................ y bien ................................ El cinturón de seguridad es ..............................para todos.

9. ¿Qué asientos son más seguros?
Delanteros .........Traseros ..........ambos son seguros...........

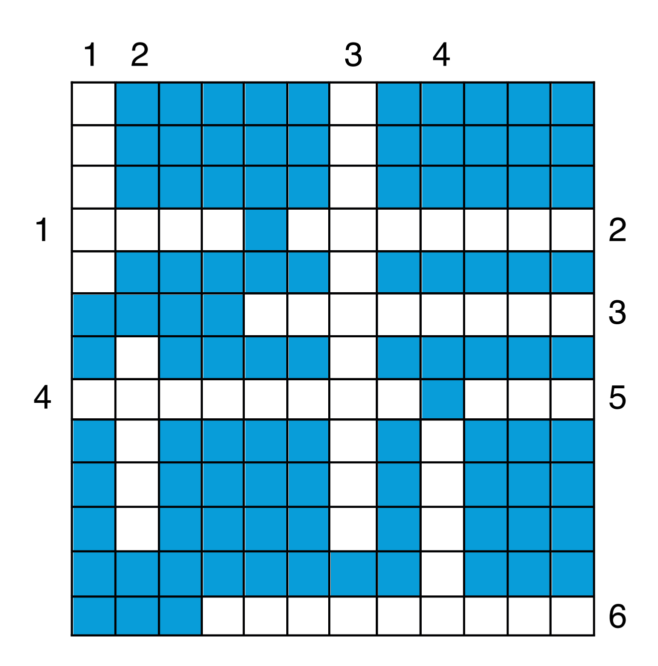
10: Realiza el crucigrama siguiente:

Verticales

1. Armadura para defender la cabeza de ciclistas y ciclomotoristas.
2. Sistema de cinturón de mayor seguridad de mayor número de anclajes.
3. El cinturón lo han de llevar todos los pasajeros y es un deber, luego es…
4. Para mayor seguridad, el asiento del coche ha de ir en ángulo (al revés).

Horizontales

1. Onomatopeya del abrochado del cinturón de seguridad.
2. Sistema de retención infantil.
3. Los asientos más seguros en un coche.
4. Sistema de retención obligatorio para todos los viajeros.
5. Siglas de la Dirección General de Tráfico.
6. Efecto que consiste en que el viajero pueda deslizarse por debajo del cinturón.



## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Vías urbanas: pensamos que no hay problema en los trayectos cortos. Utilizamos más el coche.
2. El que vaya sin cinturón puesto.
3. A 50 ó más km/h
4. Es obligatorio, es un riesgo para tu salud y tu vida, puede causar daño a los demás, puedes salir despedido del coche, puedes ser sancionado…
5. Respuesta libre.
6. Respuesta libre.
7. Dirección General de Tráfico. Organización Mundial de la Salud. Sistemas de Retención Infantil...
8. Cinturón, seguridad, lesiones, la muerte. Ponérselo, abrochado, Obligatorio.
9. Los traseros.
10. Verticales: 1. Casco 2. Cinco 3. Obligatorio 4. Recto.
    Horizontales: 1. Clic 2. Sillita 3. Traseros 4. Cinturón 5. DGT 6. Submarino.




# LAS DISTRACCIONES FAVORECEN EL RIESGO DEL ACCIDENTE.

## ¡Siempre atentos!



# Índice



# Presentación de la Unidad Didáctica

Si circulamos distraídos cuando actuamos como peatones, ciclistas o ciclomotoristas, sin valorar los niveles de atención y concentración necesarios, podemos tener el riesgo de sufrir un accidente. ¡Las distracciones aumentan significativamente los riesgos y la carencia de seguridad.

No pienses que las distracciones son solamente una parcela de los más pequeños, de las personas mayores o de los conductores. Como en la vida misma, todos tenemos faltas de atención, despistes o dificultades a la hora de centrar nuestros intereses en aspectos ajenos a la acción que estamos ejecutando y decimos que nos hemos distraído, despistado o que no nos hemos dado cuenta.

Todas las investigaciones realizadas sobre las distracciones, insisten en que la falta de atención, tiene consecuencias y, en el caso de la movilidad de peatones, conductores o viajeros, las distracciones se suelen traducir en accidentes que producen lesiones, e incluso la pérdida de la vida, tanto para la persona que se distrae como para los que se han visto implicados por esta falta de atención que provoca el siniestro. Actualmente, cuando circulamos como peatones o conductores (en nuestro caso, por la edad, conductores de patines, bicicletas o ciclomotores), el uso inadecuado del móvil es el origen de las distracciones y el causante de muchos accidentes de tráfico.

Estas distracciones con el móvil se producen cuando enviamos o recibimos llamadas, o mensajes de texto, con el uso del Whatsapp, el uso de auriculares, al usar las redes sociales, cuando hacemos fotos vídeos o un selfie, ir escuchando música (sobre todo cuando se hace a demasiado volumen) o dejarse arrastrar por la inercia de las personas que cruzan mal.

Si valoramos la seguridad personal y la de los demás usuarios de las vías, debemos ser consciente de los posibles peligros que producen este tipo de distracciones y saber tomar decisiones para dejar de usar el móvil y así evitar las distracciones cuando usamos la calle y los cruces como peatón, ciclista o ciclomotorista.

Algunos reconocen que, a veces, cuando cruzan un a calle no miran por si vienen los coches o si el semáforo está en verde y que cruzan totalmente distraídos. Son los denominados peatones tecnológicos. No son conscientes de que, con esta actitud, el riesgo de sufrir o de provocar un accidente se dispara.

La falta de atención disminuye si usamos estos distractores y la posibilidad de llevarnos un susto o sufrir un accidente se incrementa por cuatro.

Por este motivo, en esta Unidad Didáctica vas a conocer un poco más este tema de las distracciones, vas realizar varias actividades y verás vídeos que te ayudarán a reflexionar sobre ello y, sobre todo, a que te animes a tomar tus propias decisiones para que nunca, por un despiste, tengas que sufrir u ocasionar un accidente.

*Los móviles y el uso de los auriculares elevan significativamente los niveles de distracción y pueden convertirse en un riesgo si los usamos cuando caminamos por las calles de nuestra ciudad, por las carreteras o cuando conducimos una bicicleta o un ciclomotor.*

# Actividad 1:
# ¿qué entendemos por distracción?

Nuestro diccionario define el término **distracción** como la acción y efecto de distraer. Se refiere a entretener, divertir o apartar la atención (dejar de atraer) de alguien hacia lo que estaba haciendo. Una de las manifestaciones mayores de las distracciones es la ausencia de la atención y de la concentración para poder hacer una actividad o acto con garantías de éxito y ausencia de fracaso o peligro, es decir, la desconexión que hacemos entre nuestra realidad y la realidad del entorno en el que nos movemos.




Aplicando este término al ámbito de las acciones de movilidad como peatones, conductores o viajeros, podemos enumerar algunas de las causas y consecuencias que proviene de la falta de atención y concentración en nuestros comportamientos viales.

### Tenemos pérdidas de atención, en mayor o menor grado cuando:

- Hablamos por el teléfono, subir o bajar el volumen ...
- Comer o beber, sobre todo cuando actuamos como conductores.
- Buscar cualquier tipo de objeto que se necesite.
- Ir cantando o hablando alto con otros de los pasajeros, pues despistamos al conductor.
- Ir mirándose en el espejo retrovisor.
- Llevar los auriculares puestos que nos restan información auditiva del entorno.
- Ir grabando vídeos, haciendo fotos o selfie.
- Dejarnos llevar por la inercia de los demás, si la acción es o no correcta.
- Desviar nuestra atención hacia otros temas, problemas o situaciones.

Observa un vídeo de una campaña en la televisión inglesa. El tema central está relacionado con el mal uso del móvil por parte de una joven que va conduciendo. Es de extrema dureza, pero representa la realidad de uno de los muchos accidentes y secuelas que se producen por distracciones del conductor. Aunque nos resulte desagradable, conviene que lo veamos y lleguemos a tomar algunas conclusiones. Lo lamentable no es la dureza del accidente y sí lo es cuando comprobamos que se podía haber evitado tomando una simple medida: haber sido consciente del riesgo y conducir sin usar el móvil.

Tiene una duración de 4:16 minutos. **https://www.youtube.com/watch?v=HS4NLN8C0O8&feature=youtu.be&has_verified=1**



## Ejercicio de comprensión, análisis y toma de decisiones:

Para evitar los accidentes, lo mejor es prevenir y percibir los riesgos que implica una mala acción o comportamiento. Este vídeo es un buen ejemplo.
Cuando hayas terminado de ver el vídeo anterior, te animamos a contestar a estas preguntas:

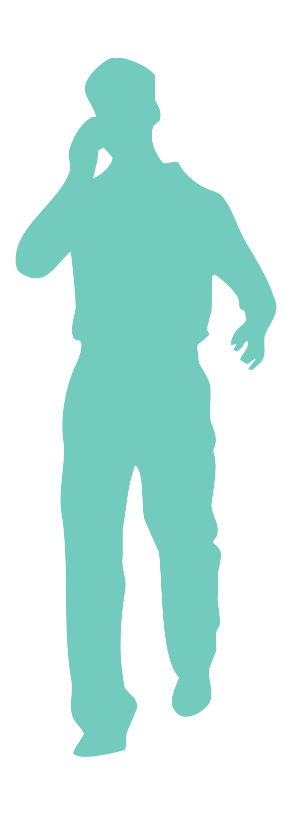
Escribe las causas principales que provocaron el accidente por parte de la conductora y de las amigas que le acompañaban. ¿hicieron algo mal?
.....................................................................................................................

¿Te has dado cuenta de cuál fue la primera consecuencia que se produjo por ir distraída la conductora usando el móvil?:
Primero se distrae, después............................ y luego se produce el accidente.

¿Qué relación contradictoria ves en el plano donde aparece el cartel de bienvenida la ciudad de TREDEGAR y los coches que han estado implicados en el accidente?
.....................................................................................................................
.....................................................................................................................

¿Qué consecuencias negativas estimas que se derivan de este accidente?
. En las personas que causaron el accidente: .......................................
. En las personas que se vieron implicados sin tener culpa alguna: ......
.....................................................................................................................
. En los vehículos: .........................................................................
. En prestación de servicios: (señala los que han intervenido) ............
.....................................................................................................................
. Gastos económicos: ......................................................................

¿Crees que este accidente se podía haber evitado? Argumenta tu respuesta. ..........................................................................................
.....................................................................................................................
.....................................................................................................................



# Actividad 2: estadísticas sobre los accidentes por distracción

Todas las distracciones pueden afectar a la seguridad vial, pero el hecho de que el uso del móvil se haya generalizado, como ya hemos venido reflejando, en ocasiones, puede propiciar ciertos riesgos o problemas para la circulación.

**EL 98% DE LOS ACCIDENTES DONDE EL PEATÓN ES EL CULPABLE ESTÁN CAUSADOS POR EL MAL USO DEL TELÉFONO MÓVIL.**
**(FUNDACIÓN MAPFRE)**

### Según las estadísticas, los datos relativos a la distracción:

- Aparece como un factor concurrente en un 39% de los accidentes con víctimas.
- Son más frecuentes y peligrosas en las carreteras que en las ciudades, siendo esta proporción del 45% en las vías interurbanas y 34% en las urbanas.

Siempre en estado máximo de alerta: uno de los motivos más frecuentes que producen las distracciones es la mala utilización del teléfono móvil. En consecuencia, nuestra postura será: *“Evitar el uso del móvil y prestar mucha atención mientras caminamos o conducimos y atender el móvil en otros momentos.*




Ahora te invitamos a ver una de las campañas francesas para concienciar a los peatones sobre los riesgos de cruzar una calle, de forma despistada o sin respetar el semáforo cuando está en rojo (Dura 1: 54´).

Está realizada con un simulador que produce la frenada de un coche, graba la cara de reacción del infractor y emite unos mensajes de concienciación para cambiar esa mala conducta:

- Una pequeña acción/infracción puede tener consecuencias grandes.
- No asuma el riesgo de tener la muerte en frente.
- Cruce respetando los semáforos.

https://www.youtube.com/watch?v=BsWrHu3iUW8




Según el Reglamento General de Circulación, no está permitido circular en bicicleta utilizando el teléfono móvil o haciendo uso de uno o varios auriculares. Además de los riesgos que se corre, el incumplimiento de esta norma conlleva el pago de una multa de 200 euros. Tampoco está permitido cruzar una calle de forma antirreglamentaria, sin respetar las normas y señales, lo que puede suponer una sanción de hasta 60 euros.

## EJERCICIO DE REPASO:

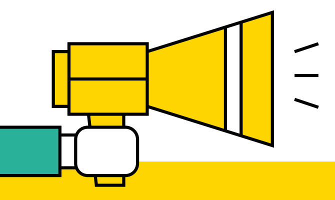
En los accidentes con víctimas, las distracciones aparecen con un ……..%.

La mejor manera de evitar las distracciones como peatones o conductores es estar siempre ……………………………………………………
………………………………………………………………………………………

El enemigo mayor que produce distracciones en los peatones se llama
………………………………………………………………………………………

Al circular en bicicleta o ciclomotor, no está permitido el uso de elementos distractores como el uso de…………………….. y el de los ……
……………………………………

La imagen con texto en inglés de la actividad 2 dice: ……………………
………………………………………………………………………………………
………………………………………………………………………………………



**¡RECUERDA!**

- *Como peatón o conductor siempre el nivel de atención debe ser alto y constante.*
- *Evitar las distracciones es sinónimo de seguridad. ¡Ojo al cruzar las calles o carreteras!*
- *El móvil facilita las distracciones cuando circulamos como peatón, ciclista o ciclomotorista.*
- *No asumamos riesgos innecesarios y accidentes que se pueden evitar previamente.*
- *Elevemos los niveles de atención en condiciones adversas: nocturnidad, lluvia, niebla, humo…*
- *Mejor prevenir que lamentar los fallos por falta de atención.*

# Actividad 3: las distracciones como el origen de un accidente

Esta actividad te resultará fácil de hacer y puede ofrecerte algunas estrategias y acciones, para evitar que, por una simpleza, te pueda ocurrir un accidente.
En primer lugar, insistiremos, una vez más, sobre la importancia de que siempre percibamos con claridad los peligros y consecuencias que se derivan de la falta de atención, cuando caminamos o conducimos un vehículo.

*Hay factores que, de forma aislada o concurrente favorecen el déficit de atención, como puedes ver algunos de ellos en la imagen siguiente:*

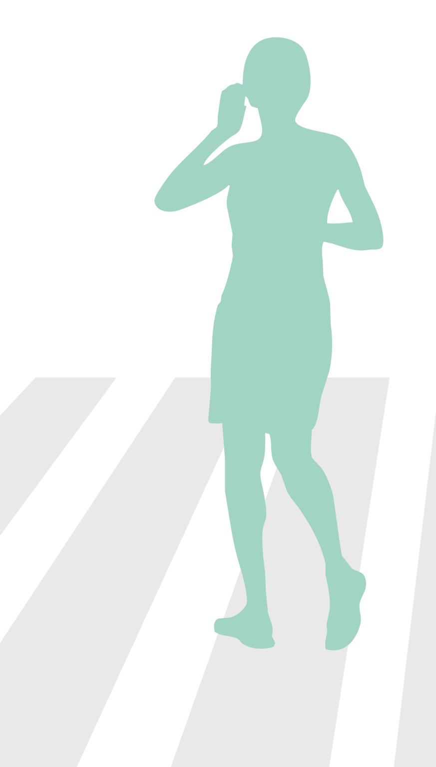
1. Los despistes, hasta el punto de poder olvidar que se va conduciendo, cruzando una calle o paseando.
2. No percibimos los posibles riesgos que se corre como peatón, ciclista o ciclomotorista.
3. Usar el móvil para llamar, responder, whatsapear...
4. Haber consumido alcohol u otras drogas.
5. Ir leyendo o consultando un mapa mientras conduces o caminas.
6. Ir fumando cuando conduces la bicicleta o el ciclomotor.
7. Perder de vista la calle por la que circulas y desviar la vista hacia otros espacios.








Considera que, si no eres consciente y no percibes con antelación que puedes correr riesgos por falta de atención, eres un candidato ideal para provocar o sufrir un accidente que te ocasione lesiones a ti o a los que se ven inmersos en esa acción que has provocado.






**CUANDO CRUCES POR LA CALLE, DEJA EL MÓVIL!**

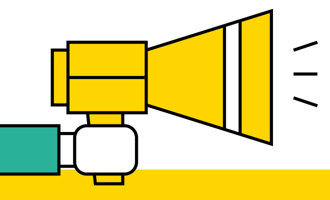
Las dos frases que se han destacado, deben recordarnos siempre que el uso del móvil ha de ser adaptado a las acciones que estemos desarrollando. Que hay momentos y circunstancias que es mejor y más seguro dejarlo en el bolsillo y usarlo cuando el posible riesgo haya desaparecido.

**El ejercicio siguiente puede ayudarte a asimilar mejor este mensaje de movilidad segura.**

## EJERCICIO DE DIÁLOGO Y REFLEXIÓN:

Lo puedes realizar a nivel personal o en pequeño grupo.
El proceso a seguir es el siguiente:

- Recoger más información sobre los elementos distractores de los que hemos hablado y dedicar un tiempo personal a leer y reflexionar sobre la información recopilada.
- Reunirse en pequeños grupos para que cada uno exponga un resumen de la información recogida, sus experiencias.
- Sacar unas pocas conclusiones más significativas aportadas en el grupo.
- Realizar una puesta en común de toda la clase o gran grupo, donde un representante de cada grupo vaya informando al resto.
- Intentar obtener unas conclusiones generales y posibles acciones con vistas a la mejora de actitudes y comportamientos frente a las distracciones.



**¡RECUERDA!**

*Cuando nos ponemos a cruzar por un paso de peatones, nos enfrentamos a una acción peligrosa si no se realiza de forma correcta y segura. Ante un posible peligro, un buen peatón debe tener en cuenta una serie de pautas y poner en alerta todas las alarmas: observar, ver, oír, intuir y siempre prestando la máxima atención. Hay que recordar que el cruce más seguro es el que se realizar por las zonas habilitadas para peatones y que hay que mirar siempre a ambos lados de la calzada y carretera. Además de no aislarnos del entorno con el uso del móvil y los auriculares.*

*Del mismo modo, con la bicicleta o el ciclomotor siempre debemos extremar las precauciones y elevar el nivel de atención máxima para evitar que ocurra un siniestro por culpa de una distracción, que aunque sea pequeña, puede derivar en graves peligros. Recuerda que el móvil no es compatible en la calle y al conducir una bicicleta o ciclomotor. Mejor utilizarlo en lugares más seguros y con menor riesgo.*



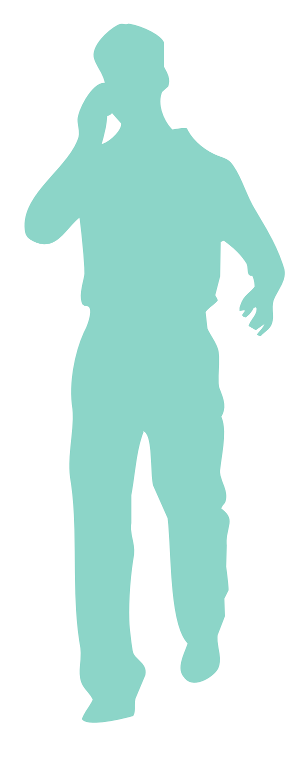



# Actividad 4: las distracciones por el uso del móvil si conduces una bicicleta o un ciclomotor

Como ya hemos mencionado, conviene que seamos conscientes de los peligros a los que nos afrontamos cuando conducimos una bicicleta o un ciclomotor, peligros que se incrementan si lo compartimos con el uso del teléfono, aunque haya algún compañero o amigo que presuma de que se puedan hacer fácilmente las dos cosas a la vez. No te olvides que la velocidad y el manejo de la bici o del ciclomotor es más complicado y arriesgado que circular como simple peatón.

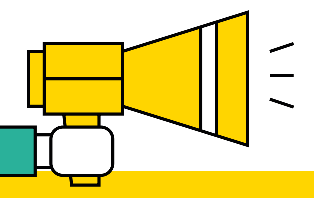
**Te recordamos que si utilizas el móvil conduciendo, tendrás problemas como estos:**

- Acumularás falta de atención y concentración.
- Perderás la noción del espacio y del tiempo en el que está situado.
- Serás incapaz de mantener tu control, la velocidad y el uso apropiado de los mecanismos del vehículo.
- No verás adecuadamente las señales y será más fácil cometer las infracciones.
- Tendrás más problemas para hacer las maniobras al llevar una mano ocupada.
- Podrás tener desviaciones en la trayectoria o invadir otros carriles de la vía.
- **PREVENIR ES INVERTIR.**
- **Aleja de ti las distracciones cuando caminas o conduces.**



**Estos son los cuatro momentos de mayor riesgo si utilizas el móvil y conduces:**

- Al recibir la llamada: la sorpresa, buscar el teléfono, conectarlo ...
- Si llamas o escribes: la atención selectiva va al teléfono y te olvidas del resto.
- Durante la conversación: te centrarás en ella, te olvidarás de las señales y de todo lo que te rodea, tardarás en controlar y reaccionar ante algún imprevisto.
- Al finalizar la llamada para colgar y guardar el teléfono, estarás realizando tres acciones muy difíciles de compaginar con la tarea de conducir.



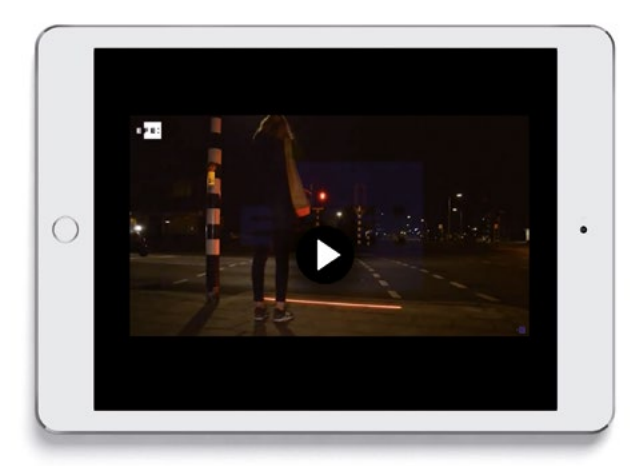
**¡RECUERDA!**

*Si hemos hecho mal uso del móvil muchas veces y no nos ha pasado nada, no es indicador o razón suficiente para pensar y garantizar que nunca nos va a ocurrir. Las distracciones en general y el uso del móvil en particular, son malos compañeros de viaje como peatón y como conductor de bicicleta o ciclomotor.*

*Puedes buscar información en internet o bien consultar con el enlace de la Fundación Mapfre que nos facilita un PDF con una información bastante completa y eficaz sobre este tema:*
https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/smartphone-peatones_tcm1069-224137.pdf




Otra estrategia novedosa para evitar siniestros usando el móvil, la puedes encontrar consultado esta experiencia: algunos ayuntamientos ya están instalando el "semáforo en el suelo" para peatones y cada vez va siendo más frecuente en otras ciudades.
**https://www.youtube.com/watch?v=ExHSMIp7wS8**





El objetivo es reforzar la seguridad de aquellos peatones que caminan mientras usan su teléfono móvil, internet u otros aparatos electrónicos con pantalla táctil. ¿Te interesa? Pues te animamos a buscar información y enterarte bien de todo.

# Actividad 5: taller de experimentos sobre los efectos de las distracciones

Te proponemos la realización de dos pruebas sencillas de hacer para que puedas apreciar la causa y el efecto de las posibles distracciones usando el móvil:

### PRIMERA EXPERIENCIA COMO PEATÓN:

Para el desarrollo de este experimento necesitaremos pocos elementos: un espacio que puede ser el gimnasio, la clase, el patio…, un vaso de plástico, el trazado de una línea recta (unos 15 metros), una botella de agua para reponer y nuestro móvil en el bolsillo.

**PROCESO:** la persona que va a experimentar se sitúa al inicio de la línea. En su bolsillo lleva el móvil conectado. En una mano el vaso lleno de agua (mejor sobre una bandeja o plato).
Inicia el recorrido a paso lento y en un momento determinado, un amigo le hace la llamada.



Los compañeros habrán observado con todo detalle todo lo que ha ocurrido: si se ha parado, si ha caído agua, si se ha salido de la línea…

- Recorrer andando, sobre una línea recta, unos quince metros.
- Compaginar el hecho de caminar, llevando en la mano un vaso lleno de agua o una canica sobre una cuchara de café. En el bolsillo llevarás el móvil.
- En un momento determinado del recorrido, recibirás una llamada de un compañero.
- Seguirás caminando, al tiempo que sacarás el móvil y sin abrir la llamada, ponértelo en la oreja y hablar simulando que contestas a la llamada.
- El resto de compañeros observará tur reacciones, tomará nota de todo lo que ha ocurrido y lo podrá comentar ante el grupo.
- Después de realizar la prueba, tú también podrás contar la experiencia vivida.

## SEGUNDA EXPERIENCIA COMO CONDUCTOR DE BICICLETA



En una pista amplia y cerrada al tráfico, asegurándote de que no haya peligro. Puede ser una pista de deporte, el patio, el gimnasio… y allí podemos hacer un experimento similar al anterior siguiendo estos pasos:

- Necesitamos una bicicleta y el móvil en el bolsillo del pantalón o falda.
- Marcaremos un punto de salida y otro de llegada.
- El ciclista hará el recorrido a marcha lenta.
- En un momento del recorrido el ciclista recibe una llamada a su móvil.
- Deberá seguir conduciendo, sacar el móvil del bolsillo, ponérselo a la oreja, hablar en alto como si estuviese conversando y volver a guardar el móvil.
- Los demás observarán los acontecimientos.
- Después el conductor transmite su experiencia a los demás.

Los que están actuando como observadores, lo harán con mucha atención para fijarse en todas las acciones y comportamientos que su compañero ha hecho mal. Procuraremos que todos puedan realizar esta experiencia y sacar sus propias conclusiones.

# Actividad 6: las distracciones favorecen el riesgo. ¡Siempre atentos!

Aquí dispones de otros recursos que te serán de utilidad para reforzar tu comportamiento como peatón o conductor de los vehículos para los que estés autorizado.

**VÍDEO 1:** Antiguo pero muy buen video desarrollado en España que nos muestra porque los peatones deben concientizarse de que también han de cumplir con las normas de tránsito y estar atentos a la hora de circular por la vía pública. **https://www.youtube.com/watch?v=xX-LLOEfwqP4**



El teléfono móvil es una herramienta de información, comunicación y socialización muy importante, pero debe de ser siempre bien utilizada ya que podría resultar contraproducente o ser un elemento de distracción fatal para la movilidad segura.

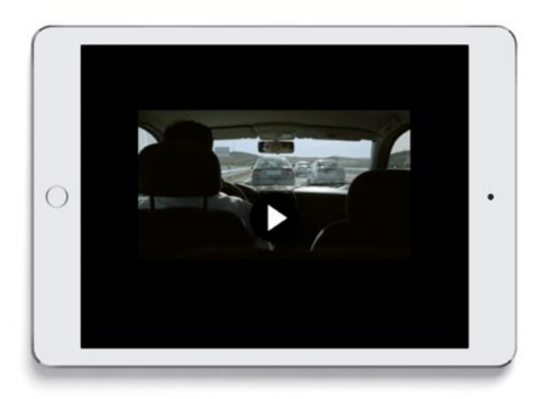
**VÍDEO 2:** En el año 2013, la DGT llevó a cabo una campaña de vigilancia y concienciación Sobre los problemas derivados de las distracciones. No sólo afecta a conductores de vehículos, en este caso, también a los ciclistas. **Las distracciones son la causa de cuatro de cada diez accidentes de tráfico** y en 2011 se cobraron 904 vidas en España. Las más habituales se producen por el uso del teléfono móvil o la manipulación del GPS, aunque también existen otras conductas no sancionables, como manipular la radio o comer y beber mientras se conduce, fumar, pensar en otras cosas. En este cúmulo de posibles distracciones también se incluyen a los peatones y conductores. **http://www.20minutos.es/videos/nacional/gnzFNX89-la-dgt-contra-las-distracciones/**



**VÍDEO 3:** Distracciones del peatón: campaña de la DGT en clave de humor con Leo Harlem (2012): **http://www.rtve.es/alacarta/videos/programa/campana-dgt-contra-distracciones-peaton-electronico/1341141**



**VÍDEO 4:** Campaña de la DGT: Distracciones como conductor: todos sabemos cómo se hace. **https://www.youtube.com/watch?v=_AoEbsAn40Q&feature=youtu.be**



Aunque todavía no conduzcas un coche, sí que es bueno que sepas los riesgos de un conductor que usa el móvil mientras conduce. También puedes evitar que cuando vayas como viajero, recuerdes a quien conduce que lo mejor será usar el teléfono en los descansos o al llegar el fin del trayecto. Si el conductor usa el móvil, pone en riesgo a todos los ocupantes.

**VÍDEO 5:** Distracciones con el móvil, recurriendo a los dibujos animados y a favor de uso del teléfono de manos libres: **https://www.youtube.com/watch?v=F_rof8J1tyI&feature=youtu.be**



# La evaluación de la Unidad Didáctica

Te proponemos que realices una sencilla prueba de evaluación sobre los aspectos que hemos tratado en esta Unidad.

Nombre:.......................................... Apellidos: ............................................. Fecha: ...............................

1. Cuando los peatones son culpables de provocar una accidente, ¿Qué porcentaje del total se le atribuye a las distracciones ocasionadas por el uso del móvil? .....................................................................
.............................................................................................................................................

2. Consideras que es peligroso usar el móvil para hablar, fotografiar, leer mensajes, escribir cuando se va andando como peatón o al cruzar una calle. SÍ/NO. Razona tu respuesta ..............................................
.............................................................................................................................................
.............................................................................................................................................

3. Ya sabes que no está permitido ir en bici o ciclomotor y a la vez usar el móvil o los auriculares. ¿Qué peligros ves en hacer esta mala utilización del móvil? ¿Te parece, que pese a todo, no es tan peligroso usarlos?, ¿Sabes cuál puede ser la sanción? ......................................................................................
.............................................................................................................................................
.............................................................................................................................................

4. Escribe tres acciones que pueden ser peligrosas o que te pueden distraer cuando vas usando el móvil:
- Como peatón: ..................................................................................................................

- Como ciclista: ..................................................................................................................

5. ¿Serías capaz de escribir un eslogan o frase corta para concienciar a los peatones o ciclistas de las ventajas o peligros que supone utilizar el móvil cuando nos desplazamos por la ciudad o por carreteras?
.............................................................................................................................................

6. Busca en esta sopa de letras las palabras que aparecen en el listado y que tiene mucho que ver con la seguridad vial de peatones y conductores. (Pueden estar en vertical, horizontal, inversas, diagonal).
Moto, prevenir, cinturones, amables, bicicleta, semáforo, sillitas, respeto, atentos, casco, empatía, seguridad, vida.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | X | P | R | E | V | E | N | I | R |
| M | S | E | M | A | F | O | R | O | E |
| A | D | A | D | I | R | U | G | E | S |
| B | A | T | E | N | T | O | S | P | P |
| L | P | R | A | I | T | A | P | M | E |
| E | Z | A | D | I | V | Q | K | Z | T |
| S | I | L | L | I | T | A | S | G | O |
| B | I | C | I | C | L | E | T | A | D |
| S | E | N | O | R | U | T | N | I | C |

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1

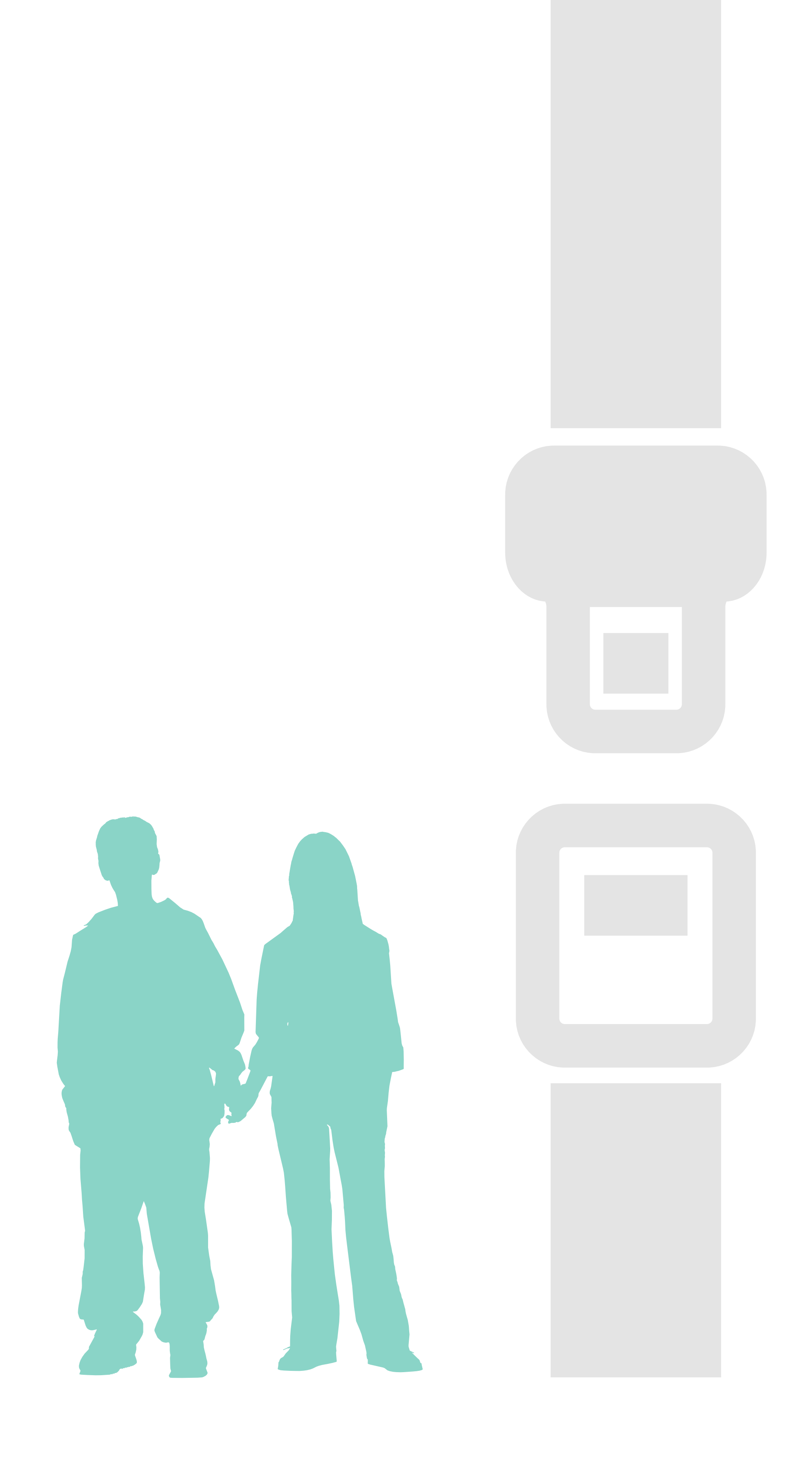
- Conductora usando el móvil y amigas ayudando a despistarse y ausencia de atención.
- Al despistarse, en pocos segundos, invade el carril contrario de los que vienen en frente.
- Choca el deseo de bienvenida que se refleja en el cartel, con la dura realidad de los que no pudieron llegar felizmente a causa del accidente que se pudo haber evitado. Lo importante es llegar.
    - Muertos y heridos. Secuelas para ellos y sus familiares.
    - Muertos y heridos sin tener culpa alguna y todas las secuelas negativas.
    - Desperfectos y gastos.
    - Policías, bomberos, sanitarios, voluntarios.
    - Gastos: económicos, hospitalarios, traslados, psicológicos, seguros, reparaciones de vehículos…. Son muy elevados.
- Sí. Conociendo y percibiendo los peligros de usar el móvil al conducir. Si sus amigas le hubiesen dicho que no lo usara.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 2

- 39%.
- Muy atentos.
- Teléfono móvil.
- El móvil y los auriculares.
- Presta atención mientras caminas. La actualización del estado de Facebook puede esperar.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. 98%.
2. Respuesta libre y bien razonada.
3. Respuesta libre, argumentando bien cada una de las tres preguntas/respuestas.
4. Como peatón y ciclista, los riesgos son comunes, si bien en bicicleta pueden ser más peligrosos: consultar, escribir, llamar o recibir, hacer fotos o vídeos, escuchar música, chatear, saltarse las señales, cruzar por inercia y arrastrado por otros que lo hacen mal…
5. Buscar y resaltar las 13 palabras relacionadas con la movilidad segura.






# LOS PELIGROS DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS

## para una movilidad segura

# Índice

# Presentación de la Unidad Didáctica

Una de las campañas, bajo el eslogan de **"Menos alcohol, menos problemas",** pretende concienciar a los más jóvenes, sobre los peligros que conlleva la ingesta de alcohol.
¿Conoces bien cuáles pueden ser esos riesgos?

En esa misma campaña, también se subraya la forma que muchos menores tiene de entender el ocio y la diversión, el aumento del consumo y los frecuentes episodios de coma etílico en los adolescentes, lo que provoca que esta ingesta no sea percibida como un riesgo tanto por parte de los adolescentes como por parte de los adultos.

Según los datos del Plan Nacional de Lucha contra la Droga, los adolescentes comienzan a beber de media a los 13, 9 años y que más de un 31% de los jóvenes han sufrido algún episodio por consumo excesivo de alcohol. Por otro lado, entre los adolescentes se impone la moda de consumir gran cantidad de alcohol en un corto espacio de tiempo, así un 14,2% de los jóvenes de 14 años y un 50,6% de los de 18 años lo practican sin conocer los riesgos que supone para su organismo, para su cerebro y para la movilidad segura como peatones, viajeros o conductores.

En las últimas décadas, el número de adolescentes heridos y fallecidos en accidentes de tráfico ha experimentado cambios sustanciales. *En esta edad, las enfermedades físicas no son ya su principal causa de mortalidad e incapacidad. Por el contrario, sus principales problemas de salud son los accidentes y el consumo de alcohol y drogas.*

Visto lo cual ¿Crees que tú tienes una buena información, formación y educación y puntos adecuados de referencia sobre el consumo de alcohol que te ayuden a tomar decisiones apropiadas en defensa de tu salud y de su calidad de vida?

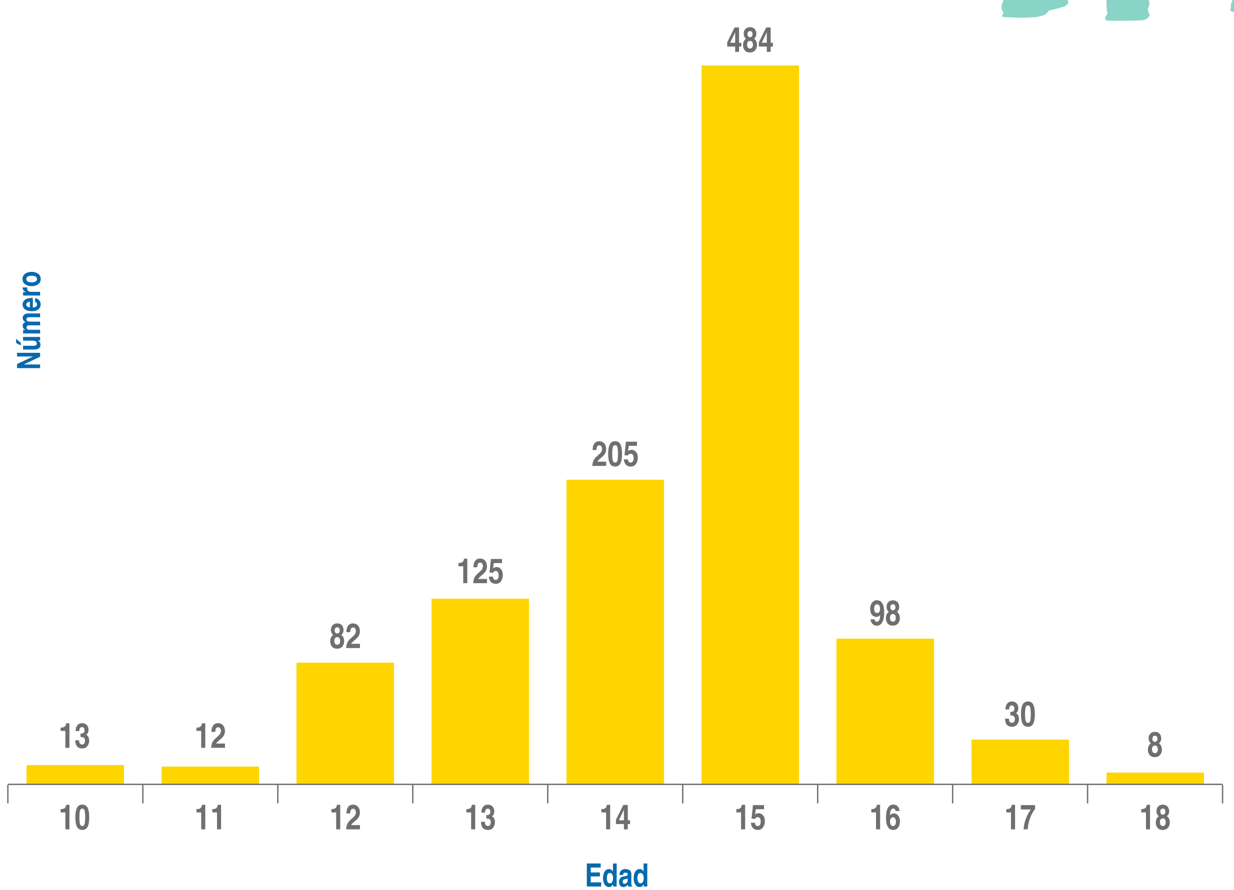



En esta Unidad Didáctica nos vamos a centrar en el tema del alcohol y otras drogas. Te informaremos sobre las consecuencias negativas que se derivan de su consumo cuando están relacionados con el peatón, viajero, conductor de bicicleta o ciclomotorista y el riesgo al que nos sometemos cuando nos subimos en un coche conducido por una persona que ha consumido.

# Actividad 1: lectura para la reflexión sobre el consumo de alcohol y otras drogas en la adolescencia

Según la última encuesta estatal (2014), sobre el uso de drogas en estudiantes de enseñanzas secundarias, el alcohol es la sustancia cuyo uso está más extendido entre los jóvenes españoles de 14 a 18 años. El 78,9% años había consumido alcohol alguna vez, el 76,8% en el último año y el 68,2% en el último mes. El alcohol es la sustancia psicoactiva percibida por los adolescentes como menos peligrosa de lo que es en realidad. Tan sólo la mitad de los jóvenes de 14 a 18 piensa que tomarse 5 o 6 copas/cañas en un fin de semana puede ocasionar bastantes o muchos problemas para la persona que consume.

**EDAD DE COMIENZO EN EL CONSUMO DE ALCOHOL:**




**En la edad que las personas comienzan a beber bebidas alcohólicas mayormente es a los 15 años seguido por los de 14 años y así sucesivamente como se muestra en el gráfico.**

Esta última encuesta del Plan Nacional sobre Drogas, dirigida a estudiantes de secundaria, pone de relieve las tendencias actuales del consumo adolescente de alcohol y otras drogas, destacando:

**a)** Las sustancias más consumidas son el alcohol y el tabaco, con tasas de adolescentes que las han probado del 76% y 34% respectivamente.
**b)** El consumo de alcohol y el de tabaco presentan la mayor continuidad o fidelización.
**c)** El consumo de alcohol se concentra los fines de semana.
**d)** El patrón de consumo de alcohol es experimental u ocasional, vinculado principalmente a contextos lúdicos,
**e)** Las chicas consumen alcohol, tabaco y tranquilizantes, con más frecuencia pero en menor cantidad, mientras que los chicos consumen drogas ilegales en mayor proporción.
**f)** El éxtasis es la sustancia psicoestimulante con mayor porcentaje de consumidores habituales (2,5%).

Lo anteriormente expuesto son datos para que los puedas analizar y reflexionar, y lo que vine a continuación es una noticia que salió en la prensa y que está relacionada con los botellones que se realizan en muchas ciudades.

Lee con atención el texto que ves en el recuadro y después contesta a las preguntas relacionadas con el mismo:

"... hay personas que buscan el "pedo", alcanzar el "punto", estar "chispa", cómo única manera de "disfrutar" del alcohol. Y cuanto más pronto y rápido se alcance el "pedal", mejor. Esta es una forma de beber importada del modelo sajón, que tiene éxito en la población juvenil, como concepto de diversión. A esta forma de "divertirse" perdiendo el autocontrol, y desvariando en la estupidez, se apuntan muchos menores, en una competición por demostrar al mundo de sus iguales, de sus cuadrillas, de hasta donde son capaces de llegar, por alcanzar un "minuto de gloria" al ser el que desafía la norma, lo correcto, lo impuesto por los adultos. Y no digamos si hay un móvil para grabarlo e "inmortalizar" el momento colgándolo en You Tube. No hay nada de original en experimentar una intoxicación etílica y menos aún considerarlo como un estatus y un "buen rollo". El beber por beber, es tan viejo como la humanidad. Beber sin conocer los efectos y las posibles consecuencias, es un acto irresponsable".



## PREGUNTAS Y RESPUESTAS:

**a.** ¿Consideras que beber sin medida es sinónimo de personas adultas, diversión, salud y felicidad? Justifica y argumenta tu respuesta.

**b.** ¿Sabes lo que es un coma etílico? ¿Podrías explicarlo? ¿Conoces los riesgos?

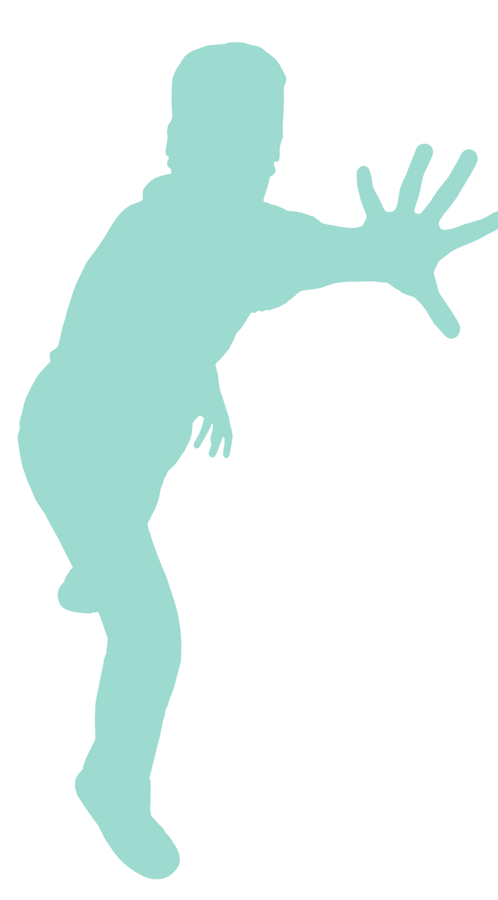
**c.** Valora la actitud de un chico/a que después de haber ingerido alcohol conduce su bicicleta o ciclomotor.

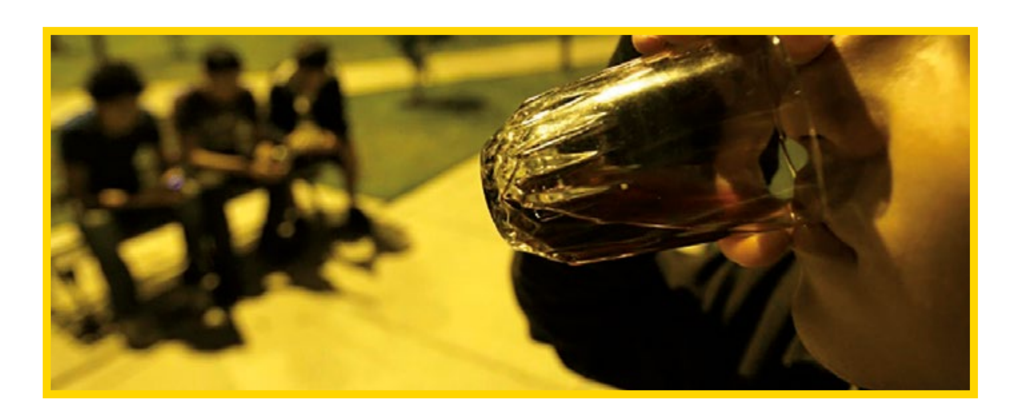
**d.** ¿Sabes cuál es la tasa máxima de alcohol permitida a la hora de conducir una bicicleta o un ciclomotor? ¿Cuántas cervezas habrá que beberse para superar esa tasa?

**e.** ¿Qué efectos produce el alcohol en el conductor y qué riesgos puede correr para él o para los que van con él?

**f.** ¿Cómo puedes divertirte y pasarlo bien, sin necesidad de recurrir al alcohol y otras drogas? Piensa en otras alternativas y escríbelas.

**g.** Hay planteamientos que proponen que los jóvenes que se emborrachan, que sufren un como etílico y que acuden a un hospital, deberían pagar los gastos del servicio de asistencia médica, de ambulancia y los gastos que se deriven de la hospitalización. ¿Qué opinas sobre esta propuesta? ¿Cuánto dinero crees que podría suponer?







# Actividad 2: los efectos del alcohol en el cerebro

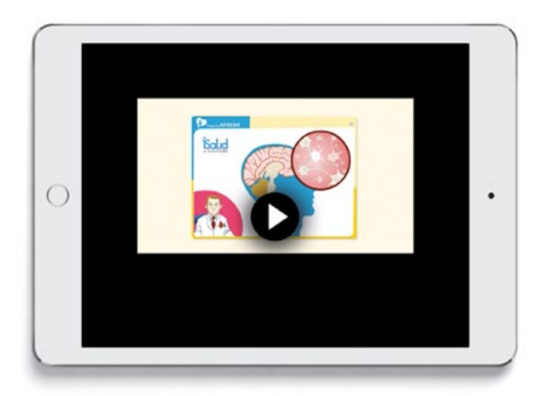
El consumo de alcohol y otras drogas puede acarrear muchos efectos muy negativos para nuestro organismo y para la movilidad segura como peatón, viajero o conductor.
El conocimiento de los posibles riesgos o consecuencias te ayudará a tomar decisiones personales y responsables.
Seguro que ya tienes cierta información. Para los que queráis ampliarla, podéis consultar en estos pequeños informes los efectos causados por el consumo de alcohol, entre los cuales se pueden incluir los accidentes de tráfico.

**a.** Breve exposición de los riesgos generales que ocasiona el consumo de alcohol.
**https://easyread.drugabuse.gov/es/content/los-efectos-del-alcohol-en-el-cerebro-y-en-el-resto-del-cuerpo**

**b.** Cuatro folios que nos ofrecen los efectos dañinos del alcohol en el cerebro.
**http://www.valueoptions.com/spotlight_YIW/pdfs/spanish_articles/alcohol_damaging_effect_on_the_brain.pdf**

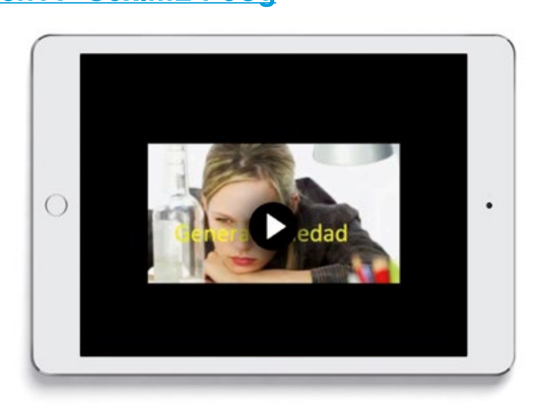
A continuación, también tienes la oportunidad de ver un enfoque científico relacionado con los efectos del alcohol. Te pueden ayudar estos vídeos.

**VÍDEO 1:** (2:18´) Según la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, presentada el 3 julio de 2012, el 45% de los conductores que murieron el años pasado en accidente de tráfico en la carretera habían consumido alcohol, otras drogas o psicofármacos. En los casos positivos en las pruebas, el 77,78% había consumido alcohol; 37,54% otro tipo de drogas, (sobre todo cocaína y cannabis); y el 21,20 psicofármacos.
**https://www.youtube.com/watch?v=o5rZ7t9hfIM**



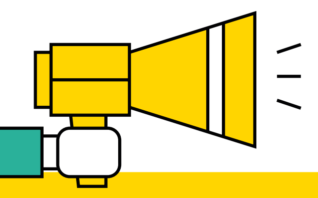


**VÍDEO 2:** (2:37´). Sabemos que el alcohol y otras drogas son malos compañeros de viaje, pero, ¿Sabes cuáles son los males que ocasionan? Ahora puedes ver en este vídeo esos efectos y causas del alcohol a medio y largo plazo.
**https://www.youtube.com/watch?v=U0xImL-P6Cg**



**VÍDEO 3:** Efectos y daños del alcohol en el cerebro: (6:43).
**https://www.youtube.com/watch?v=BAOQ2Qzz-Cc&feature=youtu.be**





**¡RECUERDA!**

*Estar bien informado, es esencial para tomar decisiones personales y para poder conocer y percibir los posibles riesgos o inconvenientes producidos por el consumo de alcohol y de otras drogas. La decisión siempre será tuya, sin dejarte influenciar por el grupo o la opinión de otra persona.*

## EJERCICIO DE COMPRENSIÓN Y EXPRESIÓN:

**a.** ¿Qué opinas de este cartel que compara borrachera con volverse más tonto?

**b.** Escribe algunos efectos negativos que produce el consumo de alcohol y otras drogas en el cerebro. (Si no has visto el vídeo 2, puedes hacerlo ahora y tendrás más de 10 efectos negativos producidos por el consumo de alcohol y otras drogas).

**c.** ¿Sabes reconocer los síntomas físicos de una persona que ha bebido o consumido drogas?

**d.** ¿Qué sensaciones tiene una persona que ha consumido alcohol y otras drogas?



# Actividad 3:
# la normativa sobre el alcohol y otras drogas en los usuarios de las vías



Ya hemos visto las consecuencias negativas que pueden tener el consumo de alcohol y otras drogas, tanto en el organismo como en la movilidad segura. Ahora, también resaltamos la conveniencia de conocer bien la Ley de Tráfico sobre este consumo y llegar a la conclusión general de que **consumir y conducir no son compatibles con la seguridad.**



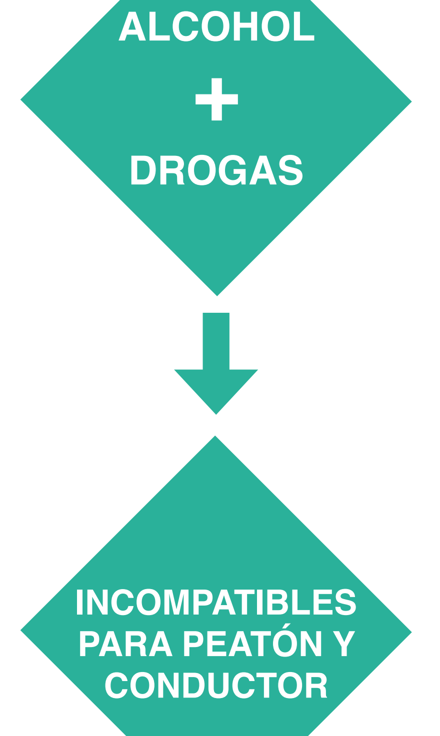
## ¡Si bebes, no conduzcas!



Para las **leyes de tráfico españolas,** la tasa media de alcohol permitida en sangre es de 0,5 g/l y en el aire espirado 0,25 mg/l . Para determinar la **tasa de alcoholemia en sangre** de una persona se puede aplicar la Siguiente Fórmula de Widmark:

$$\frac{g}{l} = \frac{m}{M \cdot E}$$

**Definición de la tasa de alcoholemia en g/l** en una hora después de la ingestión.
Siendo **m** la cantidad de alcohol ingerido en gramos, **M** la masa en kilogramos de la persona y *E* una constante de valor 0,7 para los hombres y 0,6 para las mujeres.
La densidad del alcohol es de 0,8 g/ml.




Simplemente, es bueno recordar que el Reglamento General de Conductores, establece que está prohibido circular bajo los efectos de drogas o de alcohol (según tasas de la normativa vigente), ya que estas sustancias afectan directamente el comportamiento de los individuos. También, por ley, todo conductor o peatón está obligado a someterse a las pruebas de alcoholemia, si la autoridad competente lo requiere. Negarse a la prueba acarrea un incremento de las consecuencias.
Está previsto que la sanción por superar la tasa de consumo de alcohol y drogas pase de los 500 euros a los 1000 y que esta medida también pueda ser aplicable a los peatones y ciclistas.

| ALCOHOL | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **TIPO DE CONDUCTOR / TASAS** | **LÍMITE EN SANGRE** | **LÍMITE EN AIRE ESPIRADO** | **INFRACCIÓN** | **SANCIÓN** |
| General | 0.5 gr./l | 0.25 mg/l | Entre 0.25 y 0.50 mg/l | 500 € 4 puntos |
| | | | Entre 0.51 y 0.60 mg/l | 1.000 € 6 puntos |
| Profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad | 0.3 gr./l | 0.15 mg/l | Entre 0.15 y 0.30 mg/l | 500 € 4 puntos |
| | | | Más de 0.30 mg/l | 1.000 € 6 puntos |
| **DROGAS** | | | | |
| PROHIBIDO | | | | 1.000 € 6 puntos |

**Entre un 30% y un 50% de los fallecidos en accidente de circulación presentaba tasas positivas de alcohol en sangre. El porcentaje es también alarmante entre los peatones: un 30% de los viandantes fallecidos por atropellos u otros accidentes presentaban tasas positivas de alcohol en sangre.**

La tasa o grado de alcohol permitida legalmente es un punto de referencia, a partir del cual, los factores de riesgo son causa de accidente. Pese a todo, la mejor tasa para tu seguridad y la de los demás, es "consumo cero". Es decir, si vas a moverte, conducir o subirte como viajero a un vehículo, lo mejor es que nadie haya consumido.

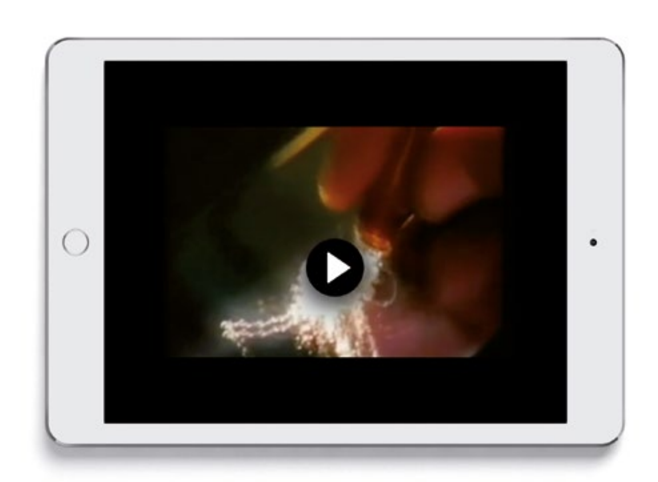
*Puedes consultar una pequeña Guía de la DGT sobre el alcohol y la conducción. Aquí encontrarás, de forma resumida y esquematizada todo lo más importante y lo que necesitas saber como peatón o conductor, en el tema relacionado con el consumo de alcohol y los riesgos que pueden derivarse para tener un accidente y sufrir sus consecuencias.*
http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf



# Actividad 4:
# ¿cómo afectan las drogas a las personas?

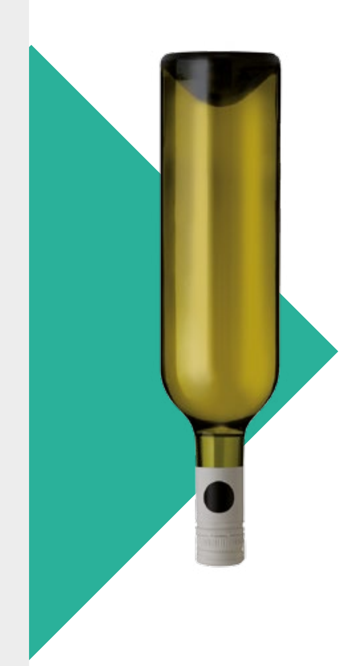


Comencemos reproduciendo este vídeo que dura 10 minutos:
**http://www.dailymotion.com/video/xoeo67**



| LA INCIDENCIA DEL ALCOHOL EN EL ORGANISMO, DEPENDE DE: | |
|---|---|
| LA EDAD | Cuanto más joven, más daño. |
| EL PESO | Cuanto menos peso, mayor efecto. |
| EL SEXO | Es menos tolerado por las mujeres. |
| LA CANTIDAD Y GRADOS | A mayor consumo y graduación, más intoxicación. |
| LA RAPIDEZ DE CONSUMO | Cuanto más rápido, más afecta. |
| LA COMBINACIÓN CON OTRAS BEBIDAS O SUSTANCIAS | Acelera la intoxicación. |

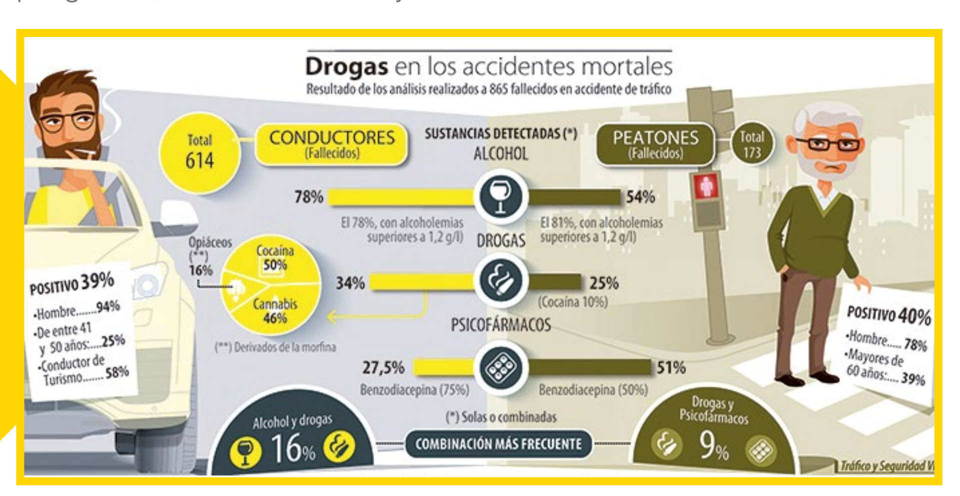
- Entre 10 y 30 mg/dl no producen apenas alteración funcional perceptible, excepto si se recurre a procesos y tareas más sofisticadas (ej. tareas de atención).
- Entre 30 y 60 mg/dl de etanol en sangre producen una sensación de euforia así como un incremento de la interacción social.
- Entre 60 y 100 mg/dl la euforia llega a producir desinhibición, una seria alteración del autocontrol y distorsiona su capacidad de juicio.
- Entre 100 y 150 mg/dl, concentraciones que pueden alcanzarse aún en episodios de consumo de alcohol socialmente considerados aceptables, se produce una importante alteración de la coordinación de movimientos y la articulación del habla se ve parcialmente comprometida.
- Entre 150 y 200 mg/dl de etanol en sangre producen confusión mental significativa que se traduce incluso en dificultades relativas para mantener el equilibrio postural.
- La dosis letal es 5 gr./l (lo que supone una ingesta aproximada de alcohol de 3 gr/kg. Peso).



Estas sustancias, elevan el exceso de confianza, disminuyen la percepción de los riesgos, incrementan el tiempo de reacción, reducen el campo de visión y provocan que se aprecien mal las distancias y las velocidades de otros vehículos e incapacita a la persona a la hora de tomar decisiones. También alteran la realidad, incrementan la agresividad, la falta de coordinación y la toma de decisiones.

A la ya popular frase «Si bebes no conduzcas» se le podrían añadir infinidad de coletillas: «Si te drogas, no conduzcas», «Si tomas medicamentos no conduzcas», «Si estás preocupado...». Circular como peatón o conductor, es una actividad que requiere la máxima responsabilidad, atención y el buen estado físico y psicológico de las personas.

Un alto porcentaje de los accidentes de tráfico se debe a fallos humanos, causados en muchos casos por el consumo de sustancias peligrosas, la falta de sueño y las distracciones.






Fumar porros también es perjudicial para la salud y para la seguridad vial ya que multiplican el riesgo de accidente. Por este motivo la DGT promovió una campaña con el eslogan "el porro más caro del mundo", es decir, aquel que produce un accidente de tráfico y además está penalizado.

*Puedes ampliar tu información en este enlace con contenido muy apropiado y conciso que nos ofrece la UNED:* http://ocw.innova.uned.es/ocwuniversia/Educacion-Vial/efecto-de-alcohol-las-drogas-y-otras-sustancias-en-la-conduccion/cap7

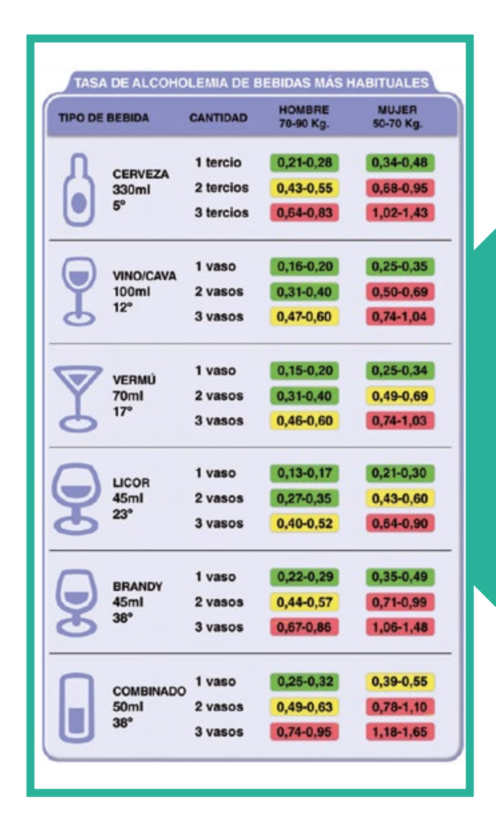



# Actividad 5: curiosidades sobre el consumo de alcohol

Desconocer lo que implica un consumo de alcohol y drogas, tanto para nuestro organismo como para su incidencia en los accidentes de tráfico, puede quedarse en simples "creo", "me parece" o simple comodidad.

¿Sabes cuánto necesita beber una persona para dar positivo en un control de alcoholemia?

Esta tabla y los datos que vienen a continuación, te pueden orientar, aunque siempre puedes buscar más información en libros sobre este tema o en las redes sociales.



TASA DE ALCOHOLEMIA DE BEBIDAS MÁS HABITUALES

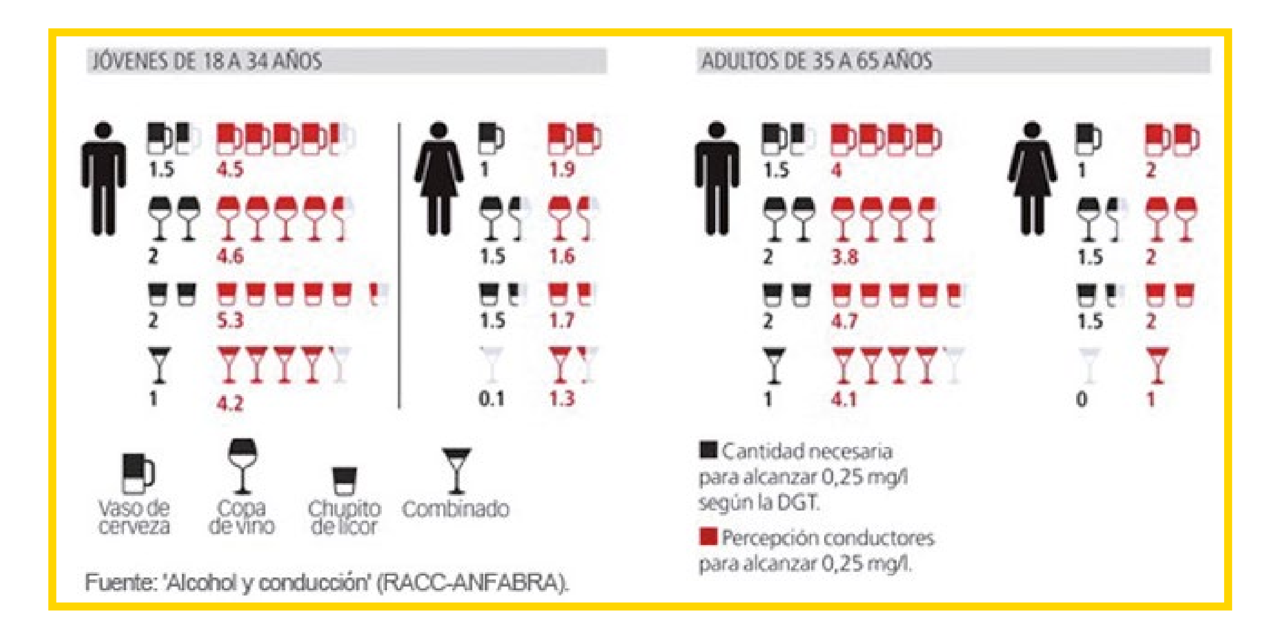
| TIPO DE BEBIDA | CANTIDAD | HOMBRE 70-90 Kg. | MUJER 50-70 Kg. |
|---|---|---|---|
| CERVEZA 330ml 5º | 1 tercio | 0,21-0,28 | 0,34-0,48 |
| | 2 tercios | 0,43-0,55 | 0,68-0,95 |
| | 3 tercios | 0,64-0,83 | 1,02-1,43 |
| VINO/CAVA 100ml 12º | 1 vaso | 0,16-0,20 | 0,25-0,35 |
| | 2 vasos | 0,31-0,40 | 0,50-0,69 |
| | 3 vasos | 0,47-0,60 | 0,74-1,04 |
| VERMÚ 70ml 17º | 1 vaso | 0,15-0,20 | 0,25-0,34 |
| | 2 vasos | 0,31-0,40 | 0,49-0,69 |
| | 3 vasos | 0,46-0,60 | 0,74-1,03 |
| LICOR 45ml 23º | 1 vaso | 0,13-0,17 | 0,21-0,30 |
| | 2 vasos | 0,27-0,35 | 0,43-0,60 |
| | 3 vasos | 0,40-0,52 | 0,64-0,90 |
| BRANDY 45ml 38º | 1 vaso | 0,22-0,29 | 0,35-0,49 |
| | 2 vasos | 0,44-0,57 | 0,71-0,99 |
| | 3 vasos | 0,67-0,86 | 1,06-1,48 |
| COMBINADO 50ml 38º | 1 vaso | 0,25-0,32 | 0,39-0,55 |
| | 2 vasos | 0,49-0,63 | 0,78-1,10 |
| | 3 vasos | 0,74-0,95 | 1,18-1,65 |

El gráfico de abajo te ayudará a comprenderlo mejor. No aparecen datos sobre los menores de 18 años, porque en teoría y como bien debes saber, conforme a la Ley, no pueden ni comprar, ni consumir alcohol.

¿Sabías que los menores de 18 años y los mayores de 65 son más vulnerables a los efectos del alcohol? ¿Por qué crees que ocurre esto?

Habrás escuchado a más de uno que solemos pensar que el alcohol bebido no produce demasiados efectos para lo que pensamos que puede aguantar nuestro cuerpo. Es un argumento de autodefensa de otros que dicen: yo controlo y sé cuándo debo dejar de consumir, mi cuerpo tolera bien lo que tomo, aunque parezca que estoy mal, no es verdad…

## ¿CUÁNTAS COPAS CREES QUE DEBE BEBER PARA ALCANZAR 0,25 mg/l?




# Actividad 6:
# un debate sobre las alternativas al consumo de alcohol y otras drogas

Es frecuente que los jóvenes y algunos adolescentes, salgan de fiesta y que el alcohol y otras drogas se conviertan en verdaderos protagonistas. Otros piensan que, sin consumo, la fiesta es un aburrimiento. También es frecuente que varios jóvenes compartan un mismo vehículo para trasladarse al lugar de la fiesta y de ésta a su casa.

No es menos cierto que al regresar, todos se suben al coche, aún a sabiendas de que el que conduce ha consumido más de la cuenta. Esta actitud aumenta los riesgos, la cantidad de accidentes y las posibles consecuencias.

**a.** Iniciaremos el debate o puesta en común con algunas preguntas: ¿Te subirías al coche o a la moto, sabiendo que quien conduce ha bebido más de la cuenta? ¿Por qué piensas que lo hacen algunos? ¿Hay otras alternativas para trasladarse a los lugares de fiesta y regresar a casa con seguridad?

**b.** Consulta de información para poder participar más en este debate: http://es.scribd.com/doc/30780152/Guia-alumnado-HABLEMOS-DEL-ALCOHOL-www-alcoholysociedad-org



**NUEVO PATRÓN DE CONSUMO:**

**Consumo de alcohol fines de semana.**

**Inicio en edades más tempranas.**

**Consumo compulsivo: intoxicación con efectos inmediatos.**

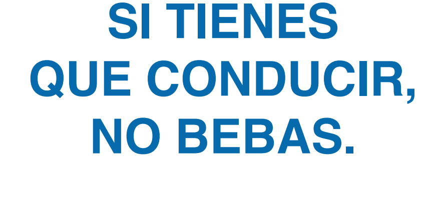
**Mayor consumo en jóvenes adolescentes.**

**Mayor número de accidentes de tráfico con jóvenes que han consumido alcohol.**



**c.** Existen otras posibilidades que permiten compaginar la fiesta con la salud sin arriesgarse a viajar con un conductor que ha consumido: el conductor alternativo, bus Búho, Bus nocturno, taxi para varios… Puedes buscar más información en la red para comentarla con tus compañeros.

Las alternativas que se ha  llevado acabo en Islandia, para tratar de reducir el consumo de alcohol en adolescentes, están dando grandes resultados, Abandonar las típicas charlas sobre el consumo y pasar a la participación activa de actividades lúdicas, recreativas... entre las que podremos incluir también las actividades relacionadas con la bicicleta: paseos, cicloturismo, deporte...
Sin lugar a dudas de que los docentes podrán exprimir bien esta experiencia para poder generar unas actividades apropiadas para los alumnos. **https://www.facebook.com/elpais/videos/10154979117031570/**




**SI BEBES, NO CONDUZCAS!!**




# Actividad 7: algunos mitos para camuflar las drogas de nuestro cuerpo

La Guardia Civil tiene mucha experiencia en las argumentaciones defensivas que dan algunos conductores cuando dan positivo en el control, sobre todo por temor a la multa.

Un buen grupo, decide que hay que buscar otros caminos que puedan librarles del punto de control. Otros quieren solucionar el tema en pocos minutos previos a la realización de la prueba y optan por recursos que no tiene ningún nivel de eficacia.

Lamentablemente, hay que confirmar que todos estos trucos para evitar dar positivo en una prueba no son eficaces, que no evitan el peligro de sufrir un accidente.

Lo mejor es no mezclar consumo con la conducción. Deberemos estar bien informados de todos los detalles. Siempre se puede aprender un poco más sobre los instrumentos utilizados para hacer las pruebas de

alcoholemia o de consumo de drogas. Es posible que conozcas a algún Policía Local o Guardia Civil y que se le pueda proponer la posibilidad de que asista a tu centro educativo para daros una charla o taller sobre este tema y solucionar todas las dudas posibles.

Los policías disponen de alcoholímetros y materiales para darnos una clase magistral y experimental. Todo es querer y habrá que ver la manera de organizar esta experiencia en la que muchos agentes ya están colaborando.




## LOS MITOS SOBRE EL ALCOHOL:

- Masticar varios chicles de menta.
- Hacer ejercicio físico: flexiones, carreritas.
- Masticar hierbas o granos de café.
- Hacer inspiraciones y soplar fuerte.
- Beber mucha agua.
- Beber un poco de aceite.

# La evaluación de la Unidad Didáctica

Ahora dispones de una prueba sencilla con la que puedes comprobar lo que has aprendido en esta Unidad Didáctica.

Nombre:…………………………........ Apellidos: ……………………....…………… Fecha: ................................

1. ¿Qué efectos principales produce el alcohol en los peatones o conductores que beben? (Escribe 5 o más)
.....................................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................

2. De toda la lista que va a continuación, escribe las variables negativas que elevan la tasa alcohol: la hora, la cantidad tomada, la graduación, la edad, el peso, el sexo, estar sentado, mezclarlo con comida, tomarlo en ayunas, beberlo lentamente, mezclar varias bebidas, hacer ejercicio.
.....................................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................

3. ¿El alcohol y las drogas son tan perjudiciales como se dice o tú piensas otra cosa? Haz un breve comentario argumentando tus posiciones....................................................................................................
.....................................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................

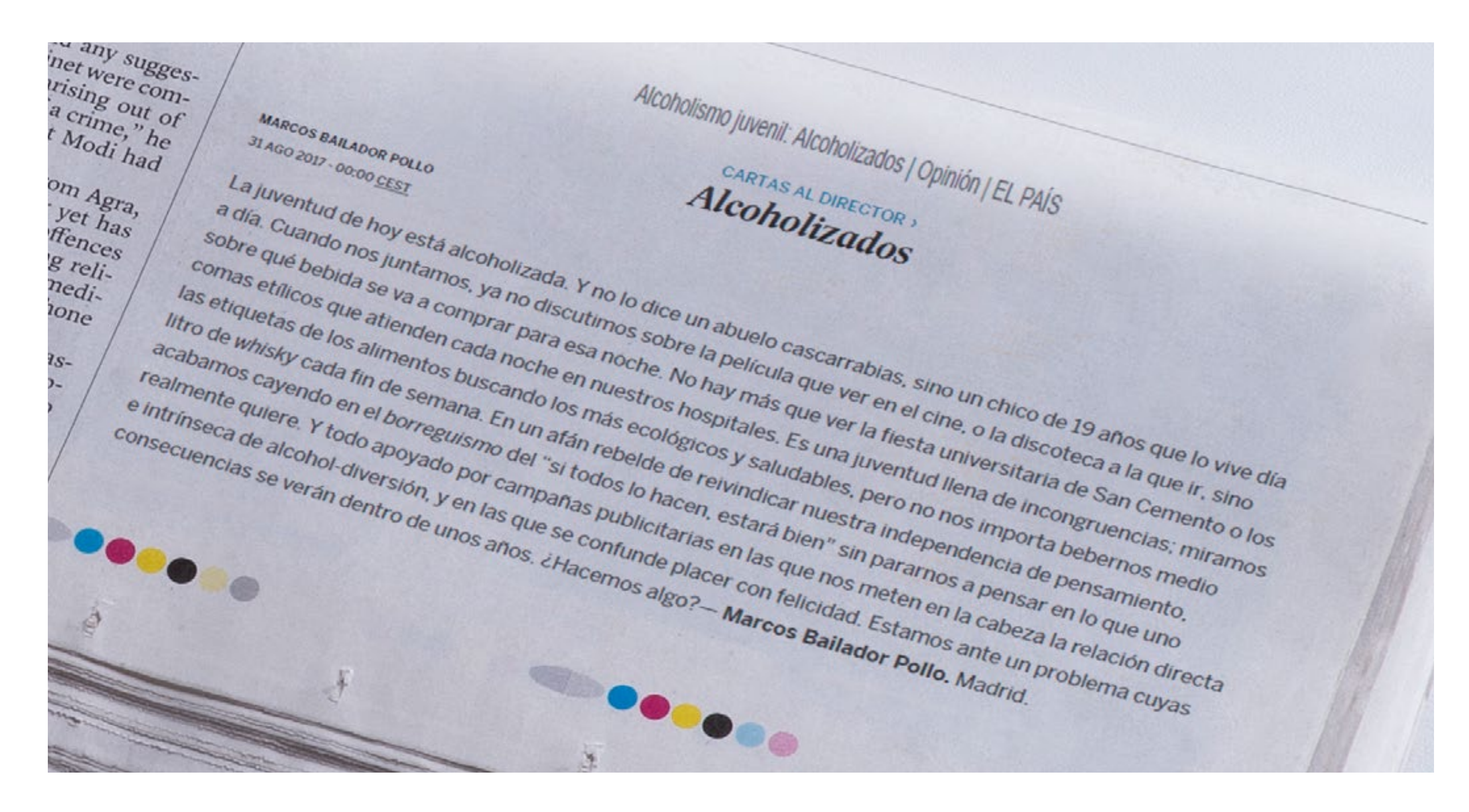
4. ¿Qué opinas sobre las personas que se suben al coche sabiendo que el conductor ha bebido demasiado alcohol? Indica los peligros a los que se exponen. ..........................................................................
.....................................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................

5. ¿Qué alternativas de regreso a casa puedes tener si quien te va a llevar en su coche ha bebido y te ofrece volver? ......................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................

6. ¿En qué consiste la figura del conductor alternativo para viajar seguro, cuando el conductor habitual ha consumido alcohol y otras drogas?..............................................................................................................
.....................................................................................................................................................

7. Si un conductor da positivo en una prueba de alcoholemia: (completa las propuestas)
- Se considera una falta: ..................................................
- La sanción puede llegar a: …….. euros
- Se le puede retirar: .........................................................
- Y además…………………………………….....................

8. ¿A qué sectores de la población les afecta más el consumo de alcohol? ¿A qué crees que es debido?
.....................................................................................................................................................
.....................................................................................................................................................



Alcoholismo juvenil: Alcoholizados | Opinión | EL PAÍS

MARCOS BAILADOR POLLO
31 AGO 2017 - 00:00 CEST

CARTAS AL DIRECTOR ›

## Alcoholizados

La juventud de hoy está alcoholizada. Y no lo dice un abuelo cascarrabias, sino un chico de 19 años que lo vive día a día. Cuando nos juntamos, ya no discutimos sobre la película que ver en el cine, o la discoteca a la que ir, sino sobre qué bebida se va a comprar para esa noche. No hay más que ver la fiesta universitaria de San Cemento o los comas etílicos que atienden cada noche en nuestros hospitales. Es una juventud llena de incongruencias: miramos las etiquetas de los alimentos buscando los más ecológicos y saludables, pero no nos importa bebernos medio litro de whisky cada fin de semana. En un afán rebelde de reivindicar nuestra independencia de pensamiento, acabamos cayendo en el borreguismo del "si todos lo hacen, estará bien" sin pararnos a pensar en lo que uno realmente quiere. Y todo apoyado por campañas publicitarias en las que nos meten en la cabeza la relación directa e intrínseca de alcohol-diversión, y en las que se confunde placer con felicidad. Estamos ante un problema cuyas consecuencias se verán dentro de unos años. ¿Hacemos algo?— **Marcos Bailador Pollo.** Madrid.

9. Después de leer el texto de la imagen, tomada de El País (31-08-2017), contesta brevemente a las preguntas comentadas sobre ese texto.

a. ¿Compartes, en líneas generales, con el autor, que la juventud de hoy consume demasiado alcohol? Argumenta tu postura y respuesta.

b. ¿Qué incongruencia menciona y a qué se refiere concretamente?

c. … También habla de borreguismo y de responsabilidad en la toma de decisiones personales. ¿En qué posición crees que te encuentras tú?

d. ¿Crees que las campañas publicitarias confunden a los jóvenes al mezclar el placer inmediato con la felicidad? ¿Sabrías nombrar alguna de esas campañas? Si no recuerdas las campañas, puedes completar tu respuesta buscando en internet.

e. ¿Qué podemos hacer como sociedad, las autoridades, cada uno de nosotros… para mejorar este problema?

## CORRECTOR ACTIVIDAD 1

Respuestas libres y bien argumentadas.

## CORRECTOR ACTIVIDAD 2

a. Respuesta libre y argumentada.
b. Ansiedad, dependencia, males cerebrales, inhibición del riesgo, alteración neuronal, cambios de humor, mala pronunciación, desequilibrio, falta de autocontrol, pérdida de memoria, falta de atención/concentración, bajo rendimiento en el estudio, riegos en tareas y de accidentes de tráfico…

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. Efectos principales: afecta negativamente a los principales órganos de nuestro cuerpo (cerebro, hígado, corazón…), genera adipción, borrachera, como etílico, cambios en el comportamiento, provoca accidentes (muertes y lesiones…).
2. Factores: cantidad, graduación, edad, peso, sexo, mezclar varios, consumir en ayunas.
3. Libre y argumentada.
4. Que es muy peligroso para conductor y viajeros, que puede producir accidentes, la multa y pérdida de puntos e incluso penalización, falta de responsabilidad y control, irresponsabilidad de los que suben al coche sabiendo que el conductor ha bebido..
5. Conductor alternativo (amigo que no ha consumido), taxi, bus, otro medio de transporte… todo menos ir con el conductor bebido.
6. Persona que sustituye al conductor que ha consumido y que ofrece garantías de seguridad.
7. Falta grave o muy grave - 1000 euros - El permiso de conducir – Curso de recuperación de puntos – condena de servicios sociales o cárcel.
8. Sectores: adolescentes (cuanto menor edad, más daño), jóvenes entre los 14-18 años…
9. Comentario al texto:
   a. Respuesta personal, libre y bien argumentada.
   b. Nos preocupamos por los alimentos sanos, ecológicos… y desconocemos las consecuencias negativas del consumo de alcohol.
   c. Respuesta libre: estar bien informados, controlar el consumo, tener otras alternativas de ocio….
   d. Respuesta libre.
   e. Respuesta libre: necesidad de estar informado sobre los riesgos del consumo, pensar en otras alternativas de ocio, no beber y conducir, cuidar nuestra salud, conductor alternativo…




# SABER ACTUAR EN CASO DE ACCIDENTE ¡salva vidas!

# Índice

# PAS

# Presentación de la Unidad Didáctica

Todas las Unidades Didácticas anteriores han tenido como objetivo común prevenir para evitar que se produzca un accidente. Esta es la mejor forma de invertir y de ahorrar males mayores. Lamentablemente, conseguir el objetivo “cero” accidentes no es tarea fácil y, más veces de las deseadas, ocurren accidentes de tráfico con consecuencias muy negativas.

Pues bien, saber actuar en caso de presenciar o sufrir un accidente es una buena forma de velar por tu salud, evitar males mayores y defender la vida de quienes lo sufren.

¿Sabes actuar adecuadamente en caso de sufrir o presenciar un accidente? ¿Te gustaría saber las cosas más básicas y sobre todo, lo que no debes hacer?

Ante un accidente, las personas se ponen muy nerviosas y, o no actúan o lo hacen de forma no adecuada. Saber hacer bien las cosas no es difícil y tú puedes ser un elemento de seguridad y vida. ¿Te animas?

Pues en esta Unidad Didáctica vas a tener la oportunidad de saber lo básico y, si te interesa, podrás acceder a más información o a la realización de talleres de soporte vital básico. Inclusive, si quieres avanzar más, te puedes apuntar a hacer un Curso de Soporte Vital Básico o pedir a tu tutor que lo programe en alguna de las actividades de tu centro.

Para estar bien informado, viene bien que recordemos que la Ley nos obliga a todos a prestar ayuda en caso de accidente, tanto si lo hemos causado como si no estamos implicados. Negar la asistencia, supone cometer un delito penal. En consecuencia, prestaremos ayuda a los accidentados, pediremos ayuda de las emergencias llamando al 112 y, por supuesto, nunca huiremos si lo hemos causado. Abandonarlos puede ser muy grave y hacer las cosas bien no es muy complicado. Verás qué fácil es, siguiendo los pasos y forma de hacerlos.




Como ves, se trata de aprender unas nociones básicas y sencilla de hacer, con la ventaja de saber que vamos a prestar un servicio de socorro que ayudará a que no se incremente el número de heridos o de fallecidos.

**¿Te animas a empezar?**

# Actividad 1:
# conoce la importancia del número en caso de emergencia: **el 112**

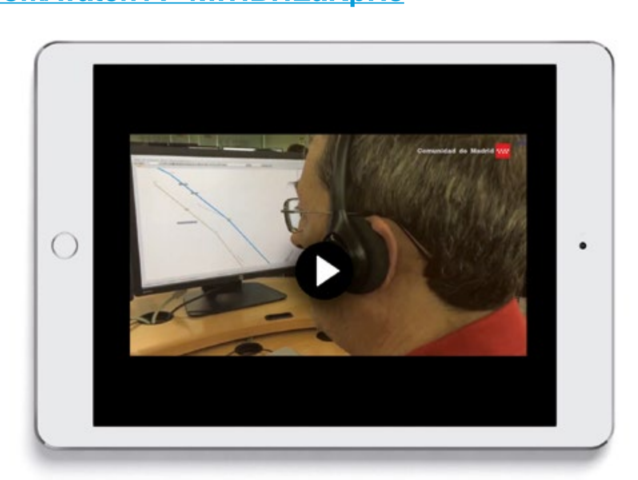



En el año 2008 este número para las emergencias fue considerado y admitido en toda la Unión Europea como el elemento común para solicitar ayuda en  cualquier tipo de emergencia, no solamente en caso de accidente de tráfico. ¡No lo dudes, cuando tengas un problema en cualquier país de la Unión Europea, el 112 será tu aliado!

Cuando llames para informar de una emergencia, se genera una red de movilizaciones que actuarán de forma interactiva y rápida, según la ayuda que se precise: ayuda sanitaria, policía local, guardia civil, policía nacional, bomberos, unidades de rescate, protección civil, y todos los recursos que sean necesarios para una pronta y eficaz intervención de auxilio. Tu llamada tiene que dar la mayor información posible para que sea eficaz.

El 112 ha colgado un vídeo en su web donde explica cómo realizar correctamente una llamada de emergencia en caso de accidente de tráfico, antes llegarán las emergencias. Cuanto más pronto se produzca la llamada y más datos se puedan dar, más posibilidades de salvar vidas y evitar males mayores.

Ahora tendrás la oportunidad de ver un Vídeo sobre el proceso y contenido de la llamada, dura 2:34´.
Estate atento a cómo se debe hacer para que la llamada sea adecuada y eficaz. Si quieres, puedes hacer alguna pasada más con el fin de que te quede bien grabado todo el proceso y así puedas actuar debidamente en caso de necesitarlo. Al final tendrás que contestar a unas preguntas.
https://www.youtube.com/watch?v=kwHBHEaKpH8



## EJERCICIO PRÁCTICO:

a. ¿Cuál es el proceso para realizar una llamada de emergencia en caso de accidente?
1º es ............................ y 2º .........................................

b. ¿Crees que la primera llamada que hace la chica, para solicitar la ayuda de las emergencias, es correcta? ¿Por qué?
.........................................................................................................
.........................................................................................................

c. ¿Cómo crees que ha actuado la segunda chica que realiza la llamada de emergencia? ¿Por qué?
.........................................................................................................
.........................................................................................................

d. Escribe todos los datos que debes dar cuando llamas al 112 en caso de informar sobre un accidente, con el fin de que tu información sea adecuada y eficaz: ....................................................................
.........................................................................................................
.........................................................................................................



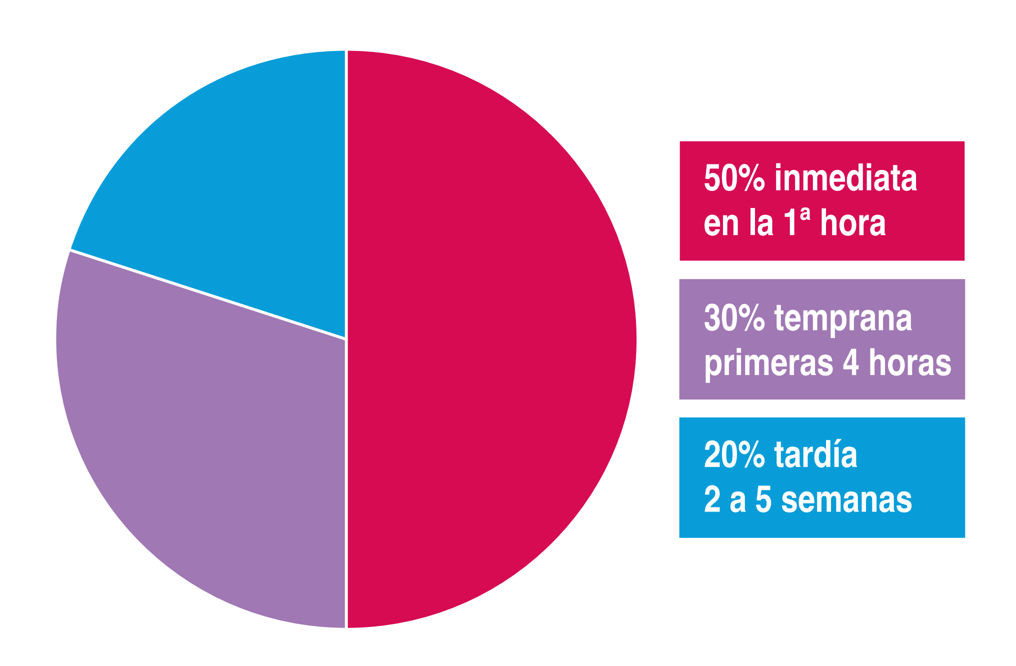
# Actividad 2: forma de actuar en caso de accidente

*Recuerda que los pasos del PAS son: primero (P) proteger la zona del accidente para hacerla segura, segundo (A) avisar o alertar al 112, y tercero (S) socorrer o ayudar a los heridos.*

Lo más importante es que, si no posee formación sanitaria, no actúes como tal, pero puedes colaborar, de forma sencilla, hasta que lleguen ellos. En esta actividad solamente se pretende que aprendas a ejecutar bien la fórmula que se presenta, para que, dado el caso de intervenir, actúes con celeridad, seguridad y certeza. Porque si lo sabes hacer bien, puedes salvar muchas vidas. Y si los demás también lo sabemos, quizás podamos salvar la tuya si algún día lo necesitas.
Si llegas a la zona del siniestro y ya hay personas atendiendo y nuestra presencia ya no es necesaria y lo único que puedes hacer es mirar; lo mejor es que abandones el lugar, pues en ocasiones, esta actitud puede generar más problemas de atención o provocar un accidente de mayor consideración.

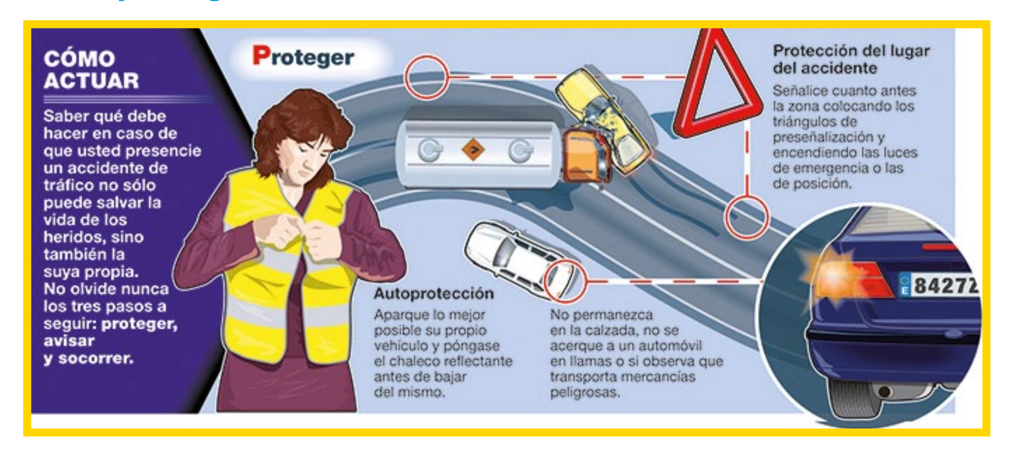
Si presencias un accidente, de tráfico, pese a que los nervios te paralicen, debes saber que puedes actuar de forma rápida, poniendo en práctica el proceso del PAS. Esta intervención es muy importante, porque en los primeros minutos de producirse un accidente el tiempo es fundamental para evitar que se pierdan vidas o que los enfermos se agraven más.

## ¿CUÁNDO MUEREN LOS ACCIDENTADOS?




Actúa siempre siguiendo el orden y aprendiendo la memorística del PAS, que se desarrollará en tres fases que nos marcan el orden de actuación a seguir (Revista Tráfico, DGT):

### P: PROTEGER el entorno del accidente para que no ocurran otros y se agrave la situación.




P

- Protégete tú: ponte el chaleco reflectante y ponte en lugar que no ofrezca peligro.
- Coloca los triángulos de peligro (están en el maletero del coche) a 50-100 metros y que todos los que puedan andar se pongan el chaleco reflectante.
- Avisa a los demás conductores por delante y detrás del lugar del accidente. Se coloca a una persona oscilando el brazo de arriba a abajo, indicando disminuir la velocidad. ¡Cuida de tu seguridad y ponte en lugar visible pero seguro!



- Si ocurriese de noche utiliza reflectantes, linterna normal o la que lleves en tu móvil.
- Si un vehículo está funcionando procura quitar el contacto y poner el freno de mano.
- Observa que no hay humo o riesgo de explosión de un vehículo.

## A: AVISAR al 112. Es un número de llamada preferente.







- Llamar al 112 es gratuito desde cualquier teléfono. Si no hay cobertura hay que llamar desde un teléfono fijo.
- Nunca cuelgues la llamada hasta que no te lo indique la recepción del 112.
- Cuando llames para avisar de un accidente, dile exactamente:
    - La ciudad más próxima que has pasado o a la que vas a llegar.
    - El número de heridos y si sabes describir su gravedad.
    - Si hay niños.
    - Si hay riesgo de incendio.

*¡No olvides que los teléfonos móviles permiten realizar llamadas de emergencia sin introducir el PIN e incluso sin cobertura! Además, los coches modernos también incluyen el sistema eCall.*

## S: SOCORRER, sólo si sabes actuar adecuadamente.
## Lo primero es no causar más daño.

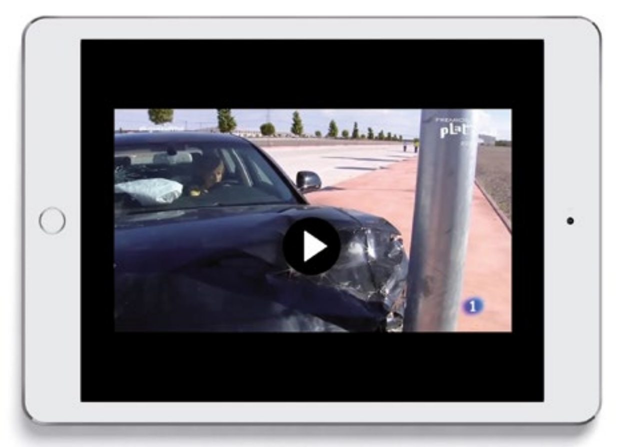


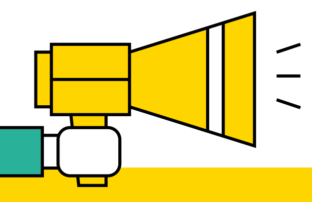



- Nunca retires el casco a un motorista o ciclomotorista si no conoces la técnica adecuada para hacerlo bien.
- No intervengas si no sabes hacerlo. La buena voluntad no es suficiente y si lo haces mal puedes incrementar la gravedad del herido.
- Como norma general, no des de comer ni beber a los heridos, ni siquiera agua, pero sí cúbreles con una manta para que no pierdan calor.
- No proporciones ningún tipo de medicamento a los heridos, ya sean pomadas, pastillas, cremas o productos similares.
- Tras valorar la situación de los heridos, realiza sólo aquellas actuaciones que puedan evitar una amenaza inmediata para la vida del accidentado.
- Evita que los heridos anden, es preferible que se mantengan en una posición estable que les beneficie.

**VÍDEO DEL PAS:** extraído del programa de TVE Seguridad Vital en el que se explican los pasos a seguir en caso de que presenciemos un accidente. (Dura 2:16´).

Aunque sea un poco reiterativo, conviene que aprendas muy bien todo el proceso a seguir en caso de accidente, tanto si es el conductor el que puede intervenir o cualquier persona que quiera ayudar a los accidentados. **https://www.youtube.com/watch?v=JobOIHQQijE&feature=youtu.be**





## RECUERDA EL DEBER DE SOCORRO

*Además de ser un acto humanitario auxiliar a quienes han sufrido un accidente, te recordamos lo que la ley dice al respecto.*
*La ley te obliga a prestar auxilio a quien así lo demande o a quien, sin demandarlo, se encuentre en una clara situación de desamparo. Es lo que se conoce como delitos de omisión del deber de socorro y el Código Penal los contempla en el Título IX del Libro II, integrados por los artículos 195 Y 196.*



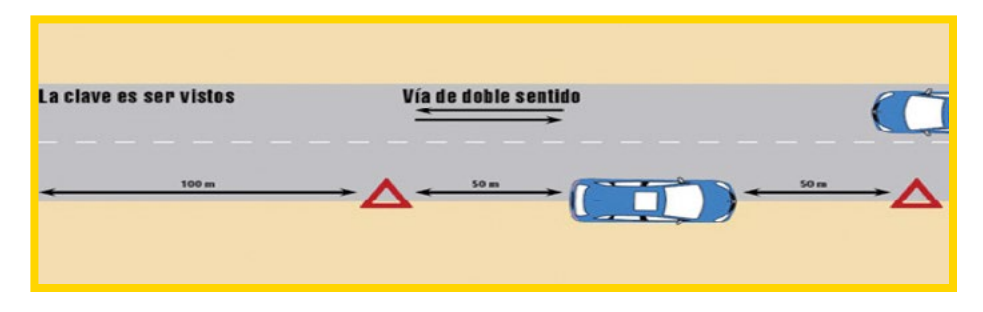
# Actividad 3:
# taller de role playing para aprender bien el proceso del PAS

El **Role Playing** es una técnica a través de la cual se simula una situación que se presenta en la vida real, como puede ser un siniestro vial. Al practicar esta técnica debes adoptar el papel (rol) de un personaje concreto y crear una situación como si se tratara de la vida real.

El objetivo es imaginar la forma de actuar y las decisiones que tomaría cada uno de los personajes en situaciones diferentes. Después, se trata de actuar como ese personaje en cada uno de los casos.
Para aprende bien el proceso del PAS y así saber actuar en un caso real, podemos hacer simulacros, mediante la técnica de Role playing, sobre situaciones diferentes de accidentes de tráfico distribuidos por grupos: Presentamos dos situaciones posibles de las cuales podéis elegir una o representar las dos.

## 1. Situaciones a escenificar:

**CASO A:** Acaba de ocurrir un accidente entre dos vehículos en la carretera N-501. Nosotros veníamos detrás de ellos y hemos visto cómo le reventaba una rueda delantera, el coche ha empezado a hacer eses y se ha golpeado contra el pretil defensivo de la carretera, ha ido hacia el otro lado y al dar de nuevo contra la barrera defensiva, se ha parado totalmente. Acabábamos de pasar por Peñaranda en dirección hacia Ávila, de hecho todavía se ve una de sus torres. No sé en qué kilómetro estamos, son las 12 de la noche y se ve muy poco:




- En el coche 1º hay dos personas. Una dentro del coche y la otra tendida en la calzada junto al arcén.
- Me he acercado al lugar y veo que la persona del coche mueve los brazos y chilla, pero no sale del coche. La que está en el suelo, se acaba de sentar, pero sangra un poco por la cabeza y la pierna derecha me parece que la tiene rota.

- Mis padres están poniendo los triángulos para proteger la zona. Yo no sé qué hacer. Estoy muy nerviosa. Solamente recuerdo que en al instituto hicimos un taller de Atención en caso de Accidente nos enseñaron a hacer el PAS.

**CASO B:** Estamos pasando el puente de La Constitución en Salamanca. Acaba de ocurrir un siniestro de un motorista al impactar su moto contra un peatón en una calle que ignoro su nombre. El motorista venía desde el rio (Se llama río Tormes). Nosotros estamos cerca de la muralla sobre la cual se encuentra el Huerto de Calixto y Melibea.




- El motorista ha caído sobre la calzada, lado izquierdo y junto al bordillo. Lleva puesto el casco.
- El peatón atropellado parece que es una persona mayor y está tumbado, boca abajo, en medio de la calzada y un par de metros por delante del motorista. Respira y habla poco y muy bajito, apenas se le oye decir: lo estaba viendo venir, lo estaba viendo venir…
- Estamos tres personas en el lugar del accidente.
- El motorista no se mueve, pero respira y echa algo de sangre por la boca.

## 2. Proceso a seguir:

- Reparto de competencias o papel de los protagonistas o personajes que intervienen: accidentados y socorristas. Decidir lo que tiene que hacer cada uno.
- Situar la escena: vehículos (puede ser una mesa, silla, pupitre…).
- Situar a cada persona accidentada en su lugar.
- Realizar el paso de PROTEGER LA ZONA (disponer de dos triángulos).
- Realizar el paso de AVISAR: simulacro de llamada al 112 con todos los detalles.
- Realizar el paso de SOCORRER y auxiliar a cada uno de los siniestrados. (Recuerda que uno debe organizar las tareas y reparto de las mismas).






**3. Comentarios en grupo:** al finalizar el role playing, tendremos que juntarnos para comentar todo lo que se ha realizado y cómo se ha realizado. Ver los errores y aciertos, aclarar las posibles dudas y sacar alguna conclusión positiva.

**4. Personal sanitario:** lo ideal sería que en esta actividad estuviese presente algún personal sanitario que pudiera observar nuestra intervención y que, durante la escenificación o después de la misma, nos comentase las cosas bien hechas o a mejorar. Par ello podemos ver la forma de que nos ayude algún familiar que sea médico o sanitario, personal de la Cruz Roja o de otra institución. Contar con su presencia sería muy acertado y nos ayudaría a que nuestras intervenciones fuesen adecuadas y seguras.

# Actividad 4: recursos para poder ampliar información

### a. Guía de Primeros Auxilios en caso de accidente

Este recurso presenta una información completa y detallada sobre la manera de intervenir adecuadamente cuando ocurre un accidente, puedes consultar la Guía de Primeros Auxilios que nos ofrece la DGT.

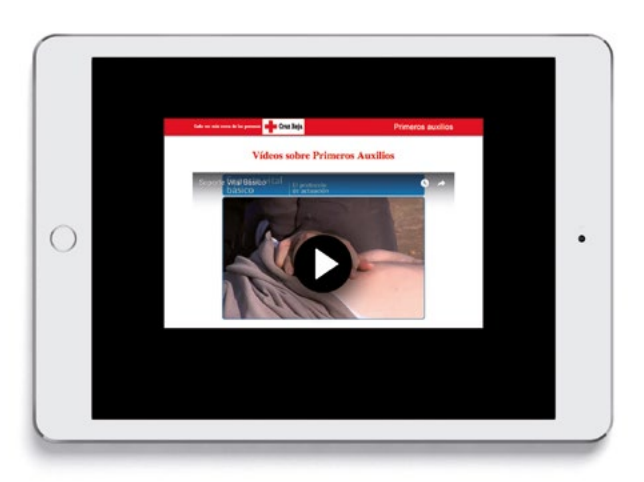



**http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Comportamiento-y-primeros-auxilios.pdf**

## b. Formación inicial en Soporte Vital Básico

Esta es una propuesta de buena práctica que podéis solicitar. El profesor, el tutor o la Asociación de Padres y Madres, pueden ayudaros a ver la forma de organizarla. Requiere la participación de un sanitario o médico, que bien pudiera ser de la Cruz Roja o algún familiar o conocido.
Se trataría de realizar un curso elemental y práctico sobre Soporte Vital Básico, que proporcionara conocimientos y técnicas para saber hacer algunas intervenciones más elementales en caso de accidente. De este modo puedes salvar muchas vidas y evitar que las lesiones se incrementen.
Aquí tienes un vídeo referente al protocolo sencillo de actuación. Verás como no es tan difícil y que te puede servir en cualquier momento para salvar a las personas que lo necesiten. Recuerda que si no la dominas bien, es mejor que llames a personas cualificadas.

Soporte vital básico (Cruz Roja): protocolo de actuación (11:09 minutos). **http://www.cruzroja.es/cre_web/formacion/primeros_auxilios/videos/03svb.htm**



# La evaluación de la Unidad Didáctica

Como en todas las Unidades anteriores, a continuación tienes preparada una prueba sencilla para valorar lo que has aprendido.

Nombre:…………………………....... Apellidos: ……………………....……………… Fecha: ................................

1. ¿Recuerdas el número de emergencias al que debes llamar cuando tienes cualquier problema relacionado con la salud en casa, en la calle, en carretera, en la piscina…?

..........................................................................................................................................................

2. Menciona las siglas que sirven para recordar los pasos a dar en caso de accidente de circulación y escribe las actuaciones más importantes en cada una de ellas:

..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

3. Completa; Si participo o veo un accidente de tráfico tengo la obligación legal de………… Para actuar de forma adecuada, lo primero que haré es………… lo 2º………………… y lo 3º………. Para proteger la zona del siniestro colocaré los…………… de peligro a una distancia de………. metros, y después llamaré al teléfono ………… y finalmente me dedicaré a ……………… a las personas del siniestro.

4. Escribe las cuatro medidas básicas para la seguridad en caso de accidente:

..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................
..........................................................................................................................................................

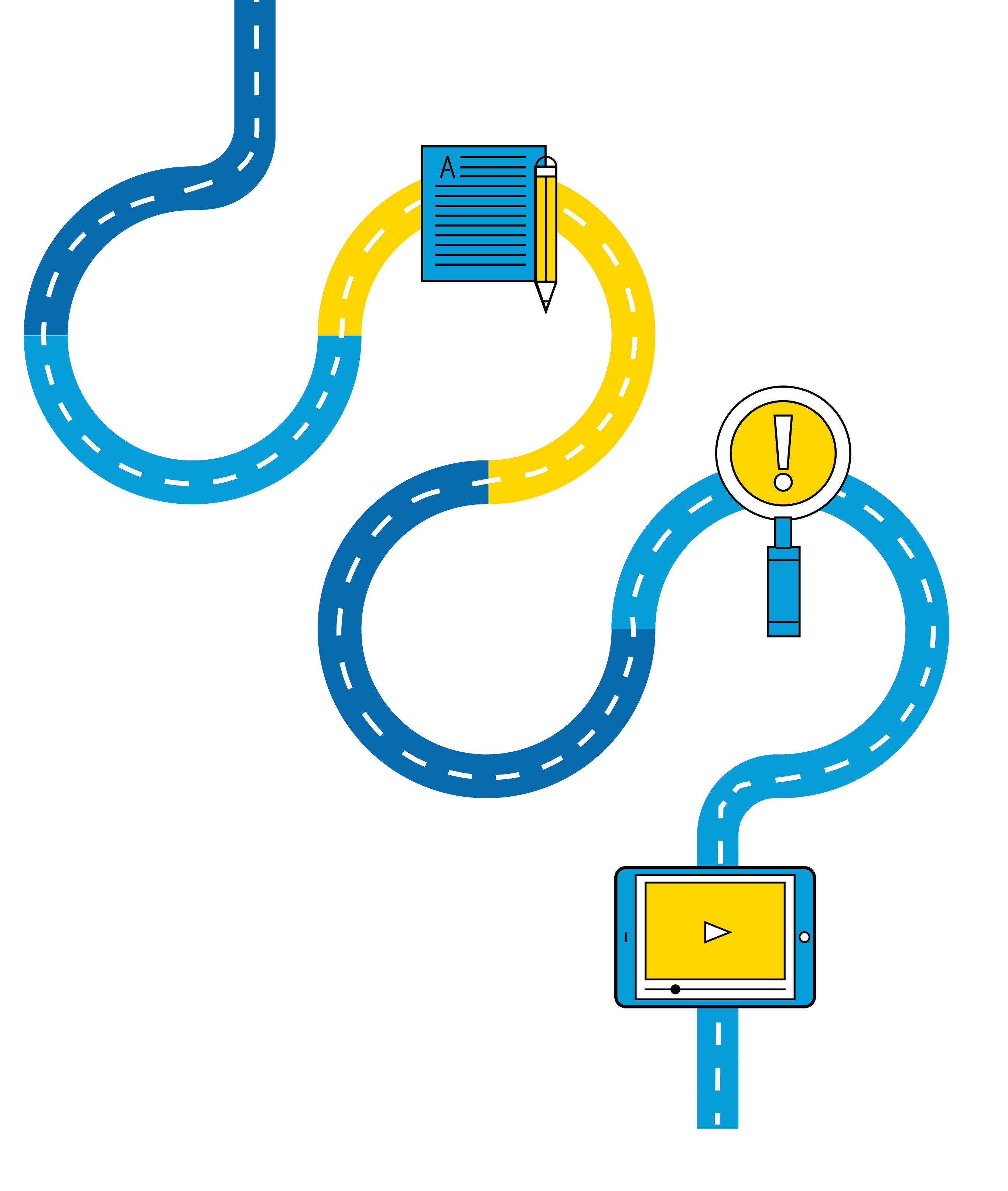
## CORRECTOR ACTIVIDAD 1

a. 1º marcar el 112 y 2º Dar toda la información  detallada sobre el accidente: lugar exacto, coches implicados y cómo están, heridos fuera o dentro del coche… y contestar con tranquilidad a las preguntas que nos realice el receptor de la llamada.
b. No ha actuado bien: está muy nerviosa, no da todos los datos sobre el accidente y, al final, culpa a los servicios de emergencias.
c. Sí actúa perfectamente: está tranquila, da todos los datos y colabora bien con los servicios de emergencia.
d. Primero me identifico, después facilito todos los datos sobre el accidente: lugar exacto (punto kilométrico donde ha ocurrido, carretera en la que ha ocurrido, detalles significativos del lugar (cerca de qué pueblo, monumento o especio. Ciudad a la que se dirigían los coches afectados, heridos que se ven dentro o fuera del coche, situación de los heridos, escuchar las indicaciones del encargado del 112 y tratar de socorrer a los heridos, conforme a la preparación que tenga y lo que sepa hacer bien.

## CORRECTOR DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA

1. 112.
2. Proteger. Avisar y Socorrer. Explicando lo más importante de cada paso.
3. Socorrer, Proteger, avisar, socorrer, triángulos, 50 a 100 metros, teléfono 112, ayudar/socorrer.
4. Protocolo del PAS, Soporte vital básico, Prestar socorro, Protegerme a mí mismo.





# EDUCACIÓN VIAL

## para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)

## RECURSOS DIDÁCTICOS Y TECNOLÓGICOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL

# Introducción

En este bloque de contenidos, se ofrece un recopilatorio de recursos didácticos y tecnológicos utilizados en esta publicación, con el fin de facilitar la tarea de los docentes, bien sea a la hora de afrontar el desarrollo de una Unidad Didáctica con los alumnos o para que puedan ser utilizados de forma independiente, cuando el docente lo estime oportuno, según el tema que se desea tratar.

Todos los recursos que han sido utilizados en esta publicación, se presentarán estructurados en cuatro apartados temáticos: Guías didácticas en PDF, Vídeos Didácticos, Webgrafías de consulta o de ampliación y Bibliografía de referencia.

**1. Guías Didácticas**
Las Guías están en formato PDF y facilitan la comprensión y consulta de la normativa referente a peatones, ciclistas, ciclomotoristas, alcohol y otras drogas y primeros auxilios.

**2. Vídeos Didácticos**
Se presenta una recopilación de todos los Vídeos que han sido utilizados en las diferentes unidades de esta guía.

**3. Webgrafías de consulta o de ampliación**
En este apartado aparecerán todos los enlaces que han sido utilizados para consulta o ampliación de las respectivas Unidades Didácticas, bien sea de páginas temáticas, documentos o cualquier otro tipo de recurso.

**4. Bibliografía de referencia**
Se ofrece una sinopsis de las publicaciones en papel que tiene mayor incidencia y actualización en el tratamiento de la Educación Vial y que han servido de base referencial para el diseño y ejecución de esta publicación.

# 1. Guías Didácticas

- Guía del Peatón (DGT):
**http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf**

- Guía para usuarios de la bicicleta (DGT):
**http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/jovenes/Guia-Bicicleta-agosto-2016.pdf**

- La Guía del ciclomotor (DGT):
**http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_ciclomotores.pdf**

- Guía del Ciclomotor de la Fundación Mapfre:
**http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclomotor-MAPFRE.pdf**

- Guía del Cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil (DGT):
**http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/cinturon_seguridad.pdf**

• Guía Peatones y Smartphone de la Fundación Mapfre:
**https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/smartphone-peatones_tcm1069-224137.pdf**

• Documento Efectos Dañinos del Alcohol en el Cerebro:
**http://www.valueoptions.com/spotlight_YIW/pdfs/spanish_articles/alcohol_damaging_effect_on_the_brain.pdf**

• Guía El Alcohol y la conducción (DGT):
**http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf**

• Guía de Comportamiento y Primeros Auxilios (DGT):
**http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Comportamiento-y-primeros-auxilios.pdf**

# 2. Vídeos Didácticos

• Campaña de 1964 de la DGT: Cruzar con luz verde:
**https://www.youtube.com/watch?v=5RwcWKYntzc**

• Campaña de la DGT. Caminando dejas muchas cosas atrás:
**https://www.youtube.com/watch?v=pj1SBc4_P3s&feature=youtu.be**

• Las bondades de las ocho inteligencias de las que dispone el ser humano:
**https://www.youtube.com/watch?v=2bfph8_KOql&feature=youtu.be**

• Campaña de la DGT. El Futuro viaja en bici:
**https://www.youtube.com/watch?v=GMki4RbGUHQ&feature=youtu.be**

• Consejos para conductores y ciclistas (DGT):
**https://www.youtube.com/watch?v=k7h8hPhd8OE**

• Normas y requisitos para usar un ciclomotor (Ponle Freno):
**https://www.youtube.com/watch?v=3L-rx_P8EZI&feature=youtu.be**

• Examen práctico que hay que realizar para superar el examen del Permiso AM:
**https://www.youtube.com/watch?v=VN6OahtrHyw**

• Los adolescentes y jóvenes frente a su ciclomotor: Los ciclomotores no tienen secretos para los jóvenes del Valle de Frick, en el cantón de Argovia (Suiza). Manipulan y tunean sus ciclomotores:
**https://www.youtube.com/watch?v=DxLViyugCx4&feature=youtu.be**

• Cuidado y mantenimiento del ciclomotor (RACE):
**https://www.youtube.com/watch?v=n1LFB1IsVsM&feature=youtu.be**

• En este vídeo, editado por la empresa Arisotf se nos presenta, de forma atractiva y dinámica, todo lo relacionado con el transporte en los ciclomotores: las normas generales, transporte de un viajero, normas y condiciones si se utiliza un remolque:
**https://www.youtube.com/watch?v=q_INSCaZwZs&feature=youtu.be**

• ¡Nuestra salud y nuestra vida no tienen precio! Información para elegir un buen casco (modelo, talla, precios) (DGT):
**https://www.youtube.com/watch?v=LSSkFXx56-M**

• Sobran las palabras porque deja muy claro cuáles son los resultados de un mal golpe en la cabeza (DGT Portugal):
https://www.youtube.com/watch?v=Ch-qQy_XtHA&feature=youtu.be

• Características y partes de un casco integrado: dura unos 12 minutos, pero es muy interesante para poder elegir un buen casco integral:
https://www.youtube.com/watch?v=Oepn6dmlXfA&feature=youtu.be

• Generalidades legales sobre el ciclomotor y el casco que la Policía Local de Chipiona utiliza como repaso general:
https://www.youtube.com/watch?v=zjbxNqF5oGc&feature=youtu.be

• Campaña DGT: el casco es la vida:
https://www.youtube.com/watch?v=y40Zp6gsuZI&feature=youtu.be

• Campaña DGT: no podemos ponernos el casco por ti:
https://www.youtube.com/watch?v=jEQvxYW3ejk&feature=youtu.be

• Vídeo realizado por alumnas de 1 de bachillerato para concienciar a sus compañeros sobre la necesidad y conveniencia de utilizar siempre el casco, incluso en los trayectos cortos. Presenta una dura realidad con dureza:
https://www.youtube.com/watch?v=bfMBSspVJVA

• Importancia del uso del cinturón:
https://www.youtube.com/watch?v=-CUIZxEOIW8&feature=youtu.be

• Sistemas de retención (dura 0.30 segundos). La DGT con esta campaña, trata de concienciar a todos, especialmente a los padres, de la necesidad y ventajas que tiene llevar a los pequeños bien sujetos y en su sistema de retención (sillita) para salvarles de lesiones y proteger su vida. Ayuda a que todos los pequeños de la familia lo lleven siempre bien puestos:
https://www.youtube.com/watch?v=2QTh4z7Gyf0&feature=youtu.be

• El primer beso. Campaña uso del cinturón. (Dura 1:28). Aparecen escenas muy duras, pero sin cinturón no hay excusas. El pasajero que no se puso el cinturón, provocó todos los daños a los que iban a su lado.
https://www.youtube.com/watch?v=KDqI64HfFDQ&feature=youtu.be

• Vídeo editado por El País (2016), sobre la importancia de la correcta colocación para evitar lesiones o para que no deje de ser eficaz: (Duración de 2:10 minutos):
https://elpais.com/elpais/2016/08/24/buenavida/1472025934_062037.html

• Recientemente se hizo famoso por su belleza, imaginación y mensaje, el anuncio sobre el cinturón “Abraza la vida”.
www.embracethis.co.uk

• Los dummies nos ofrecen una visión sobre el uso de los cinturones de seguridad:
https://www.youtube.com/watch?v=GTI1HmjoZTc&feature=youtu.be

• Podemos ver lo que pasa cuando vamos sin cinturón:
https://www.youtube.com/watch?v=vLB0F7xFjZo&feature=youtu.be

• Vídeo de una campaña inglesa en TV, sobre el mal uso del móvil cuando una joven va conduciendo. Dura 4:16 minutos para representar la cruda realidad y las consecuencias trágicas de un simple despiste ocasionado por el uso inapropiado del móvil:
https://www.youtube.com/watch?v=HS4NLN8C0O8&feature=youtu.be&has_verified=1

• Está grabación está realizada con un simulador que reproduce la frenada de un coche, graba la cara de reacción del peatón infractor y emite unos mensajes de concienciación para cambiar esa mala conducta: **https://www.youtube.com/watch?v=BsWrHu3iUW8**

• El “semáforo en el suelo” para peatones y cada vez va siendo más frecuente en otras ciudades: **https://www.youtube.com/watch?v=ExHSMlp7wS8**

Nos muestra porque los peatones deben concientizarse de que también han de cumplir con las normas de tránsito y estar atentos a la hora de circular por la vía pública: **https://www.youtube.com/watch?v=xXLLOEfwqP4**

• Las distracciones son la causa de cuatro de cada diez accidentes de tráfico y en 2011 se cobraron 904 vidas en España. Las más habituales se producen por el uso del teléfono móvil o la manipulación del GPS, aunque también existen otras conductas no sancionables, como manipular la radio o comer y beber mientras se conduce, fumar, pensar en otras cosas. En este cúmulo de posibles distracciones también se incluyen a los peatones y conductores. **http://www.20minutos.es/videos/nacional/gnzFNX89-la-dgt-contra-las-distracciones/**

• Distracciones del peatón: campaña DGT en clave de humor con Leo Harlem (2012). **http://www.rtve.es/alacarta/videos/programa/campana-dgt-contra-distracciones-peaton-electronico/1341141/**

• Campaña de la DGT: Distracciones como conductor: todos sabemos cómo se hace. **https://www.youtube.com/watch?v=_AoEbsAn40Q&feature=youtu.be**

• Distracciones con el móvil, recurriendo a los dibujos animados y a favor de uso del teléfono de manos libres: **https://www.youtube.com/watch?v=F_rof8J1tyI&feature=youtu.be**

• Según la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, presentada el 3 julio de 2012, el 45% de los conductores que murieron el años pasado en accidente de tráfico en la carretera habían consumido alcohol, otras drogas o psicofármacos. En los casos positivos en las pruebas, el 77,78% había consumido alcohol; 37,54% otro tipo de drogas, (sobre todo cocaína y cannabis); y el 21,20 psicofármacos: **https://www.youtube.com/watch?v=o5rZ7t9hfIM**

• Sabemos que el alcohol y otras drogas son malos compañeros de viaje, pero, ¿Sabes cuáles son los males que ocasionan? Ahora puedes ver en este vídeo esos efectos y causas del alcohol a medio y largo plazo: **https://www.youtube.com/watch?v=U0xImL-P6Cg**

• Efectos y daños del alcohol en el cerebro: **https://www.youtube.com/watch?v=BAOQ2Qzz-Cc&feature=youtu.be**

• ¿Cómo afectan las drogas a las personas?: **http://www.dailymotion.com/video/xoeo67**

• Así ha conseguido Islandia reducir de un 42% a un 5% el consumo de alcohol adolescente (El País): **https://www.facebook.com/elpais/videos/10154979117031570/**

• Propuestas de la DGT para incluir en la nueva Ley de Seguridad Vial : **http://www.antena3.com/videos-online/noticias/trafico/conducir-efectos-alcohol-drogras-podria-costar-1000-euros_2013070500152.html**

• No conducir con drogas y alcohol (5:23). Tan dura como real. Es importante que se vea la cruda realidad de los riesgos de conducir habiendo consumido. Está en inglés y las imágenes hablan por sí solas: **https://www.youtube.com/watch?v=NXsw8jewIqM&feature=youtu.be**

• Vídeo sobre los mitos y falsas formas de reducir el nivel de alcoholemia:
**https://www.youtube.com/watch?v=T53yBDT06PY**

• Vídeo sobre el proceso y contenido de una llamada al 112, dura 2:34´:
**https://www.youtube.com/watch?v=kwHBHEaKpH8**

Vídeo extraído del programa de TVE Seguridad Vital en el que se explican los pasos a seguir en caso de que presenciemos un accidente. (Dura 2:16´):
**https://www.youtube.com/watch?v=JobOIHQQijE&feature=youtu.be**

• Un vídeo referente al protocolo sencillo de actuación, editado por la Cruz Roja (11:09 minutos). Veremos como no es tan difícil y que puede servir en cualquier momento para salvar a las personas que lo necesiten.
**http://www.cruzroja.es/cre_web/formacion/primeros_auxilios/videos/03svb.htm**

• Vídeo que nos sirve para repasar y reforzar los momentos esenciales de intervención de caso de accidente, bajo las siglas del PAS. Adecuado para repasar y recordar el proceso de intervención en caso de accidente. Duración: 1:25 minutos.
**https://www.youtube.com/watch?v=CYHIW9aSxiY&feature=youtu.be**

# 3. Webgrafías de consulta o de ampliación

Planes Estratégicos:
• DE LA OMS: **http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1**

• DEL DECENIO: **http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf**

• DEL PLAN ESTRATÉGICO DE ESPAÑA: **http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf**

• Anuario estadístico de la DGT, será una buena fuente de información, consulta, reflexión y análisis. Podemos recurrir siempre a buscar más información en la Web, en el apartado de Anuario Estadístico del año que nos interese.
**http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/**

• Referencia legal. Consulta tabla de sanciones para los peatones:
**https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-11722**

• Estadísticas de accidentes en bicicleta:
**http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/**

• Estadísticas de los accidentes de tráfico. (DGT):
**http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-general/**

• Normativa por la que se regulan los cursos de conducción (DGT):
**http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XVIII-Curso-de-Profesores/Normativa-permisos-y-pruebas-de-aptitud.pdf**

• Normativa actual: Art. 60. Permisos y licencias, página 31.
**http://www.renovarcarnet.com/public/v3/pdf/ley-de-trafico-2014.pdf**

• Modelos sociales y consumo de alcohol en la adolescencia:
**http://www.jano.es/ficheros/sumarios/1/0/1768/71/1v00n1768a90000956pdf001.pdf**

• Artículo sobre el nuevo proyecto de Ley para la Prevención del Consumo de Bebidas Alcohólicas en Menores de Edad y de sus Efectos (El Mundo):
**http://www.elmundo.es/elmundosalud/2013/04/09/noticias/1365526779.html**

• Contenido de todas las campañas de la FAD:
**http://www.fad.es/Campanas?id_nodo=3&accion=0**

• La FAD te escucha:
**http://www.fad.es/contenido.jsp?id_nodo=98&&&keyword=&auditoria=F**

• Breve exposición de los riesgos generales que ocasiona el consumo de alcohol.
**https://easyread.drugabuse.gov/es/content/los-efectos-del-alcohol-en-el-cerebro-y-en-el-resto-del-cuerpo**

• Cuatro folios que nos ofrecen los efectos dañinos del alcohol en el cerebro.
**http://www.valueoptions.com/spotlight_YIW/pdfs/spanish_articles/alcohol_damaging_effect_on_the_brain.pdf**

• Guía informativa "Hablemos de Alcohol":
**http://es.scribd.com/doc/30780152/Guia-alumnado-HABLEMOS-DEL-ALCOHOL-www-alcoholysociedad-org**

# 4. Bibliografía de referencia

• Ley Orgánica de Educación: LOE 2/2006 de 3 Mayo ( BOE 106 de 4 Mayo 2006).

• RD. 1631/ 2006, de 29 diciembre, Enseñanzas Mínimas de la Secundaria (BOE 5 Enero 2006).

• Orden ECI/ 2220/2007, de 12 Julio (BOE 174, de 21 de Julio de 2007) Establece el currículo y regula la ordenación de la ESO.

• Referente del Reglamento General de Vehículos .

• Reglamento General de Conductores en los artículos de referencia a los temas tratados.

• Referentes estadísticos de accidentes de tráfico: **www.dgt.es**

• Proyecto Europeo Eurydice: **https://webgate.ec.europa.eu/fpfis/mwikis/eurydice/index.php/Main_Page**

• DGT (2004): Boletín de Recursos didácticos de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico. 2004 Salamanca.

• Libro Blanco del Transporte de la COMISIÓN EUROPEA. 2001.

• Programa de Acción Europeo de la Seguridad Vial. 2003.

• Delors, J. (1996): La Educación encierra un tesoro. Informe UNESCO. Santillana. Madrid.

• Manso, V. y Castaño M. (1995). Educación para la Seguridad Vial. Alauda-Anaya. Madrid.

• Manso, V. y Castaño M. (2008). Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales en la Movilidad Segura. ETRASA. Madrid.

• Mayoral, V. (2007): "Educación para la Ciudadanía". Revista iberoamericana de Educación. nº 41/3 de 2007 en el II Foro Iberoamérica en la escena económica internacional: Inversiones y educación para el Desarrollo. Madrid.

• DGT (2003): Manual de Educación Vial. Salamanca.

• Quatrième Conferénce Mixte CEMT/CONSEIL de L'EUROPE. (1994). Strasbourg (France). CEMT.

• Bolívar A. (2008): Ciudadanía y Competencias Básicas. Fundación ECOEM. Colección Foro Educación Sevilla.

• Bolívar A. (1995) la evaluación de valores y actitudes. Anaya. Madrid.

• Vázquez de Castro, F (2016): cómo introducir la Educación Ambiental en la escuela y en la sociedad. Serval. (Barcelona).

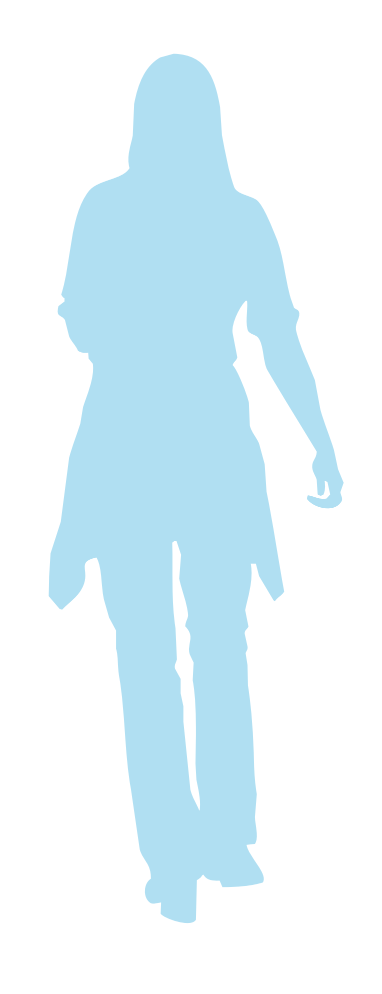
• Bisquerra, R. (2016): ideas clave. Educación emocional. Grao. (Barcelona).

• Buxarra. M R. (2016): aprender a ser. Grao (Barcelona).

• DGT (2007): Plan Estratégico para la Seguridad Vial de motocicletas ciclomotores.

• Anuario estadístico DGT, 2016.

• Planes Estratégicos de Seguridad Vial de la DGT: **http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/**







www.dgt.es

